81
FRC 3.17773
Case folio FRC 26864

SUPPLÉMENT
AU MÉMOIRE
DE M. DE LA MILLIERE,

Sur le Département des Ponts & Chauſſées;

OU

RÉPONSES

À deux Écrits relatifs à ce Mémoire, qui ont paru depuis ſa publication.

Septembre 1790.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE ROYALE.

M. DCC. XC.

THE NEWBERRY LIBRARY

RYERSON 864

SUPPLÉMENT

AU MÉMOIRE

DE M. DE LA MILLIERE,

Sur le Département des Ponts & Chauſſées ;

OU

RÉPONSES

A deux Écrits relatifs à ce Mémoire, qui ont paru depuis ſa publication.

J'AI préſenté à l'Aſſemblée Nationale, au commencement de cette année, un Mémoire ſur le département des Ponts & Chauſſées ; je ne m'étois déterminé à le rendre public, que parce que j'avois jugé qu'il ſeroit peut-être combattu, & que cette contradiction pourroit ſervir à fixer plus ſûrement l'opinion. Juſqu'au moment actuel, ce Mémoire n'avoit

été attaqué, ni ſur les principes généraux qui y ſont établis, ni relativement aux différens travaux dont il rend un compte particulier.

Ce n'eſt qu'au bout de près de huit mois, & lorſque l'Aſſemblée Nationale ſemble prête à s'occuper de l'adminiſtration des Ponts & Chauſſées, que deux écrits plus ou moins dirigés, ſoit contre ce Mémoire, ſoit contre ſon auteur, viennent d'être diſtribués à tous les membres de cette Aſſemblée : je me fais un devoir d'y répondre.

RÉPONSE à la dénonciation des ouvrages du Port de Dunkerque, par M. Bouchette, Député du Département du Nord.

CETTE dénonciation, dont la concluſion eſt de faire rendre au corps royal du Génie les ouvrages du port de Dunkerque, contient, & des reproches faits à ces ouvrages, & des reproches qui me ſont perſonnels. En répondant aux uns & aux autres, je m'efforcerai de ne pas m'écarter des égards qui ſont dûs à la qualité de l'auteur de cet écrit, ſans rien omettre cependant de ce que peut exiger une légitime défenſe, ſur des objets qui intéreſſent l'utilité publique.

Je ne peux m'empêcher d'obſerver, avant d'entrer en diſcuſſion, que s'agiſſant ici des travaux de Dunkerque, on devroit naturellement préſumer que l'ouvrage que je vais réfuter, eſt celui d'un citoyen de cette même ville, qui en ſoutient les intérêts ; mais non, l'auteur de cette dénonciation eſt habitant de la ville de Bergues ; & cette ville, depuis le commencement du ſiècle, a preſque toujours été

en conteſtation pour des intérêts de commerce maritime; avec celle de Dunkerque. Ces conteſtations n'ont ceſſé de porter ſur les difficultés que la haute navigation de la ville de Bergues *(a)*, qui eſt ſituée dans l'intérieur des terres & à l'extrémité du canal qui porte ſon nom, trouvoit à franchir le port de Dunkerque, ſeul point de communication directe que Bergues ait avec la mer. Or, comme on va en juger, les travaux du port de Dunkerque, actuellement conduits par les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, ſe ſont trouvés liés au motif de rivalité toujours ſubſiſtant entre ces deux villes. C'eſt par une conſéquence aſſez ſingulière de tous ces rapports, qu'on voit aujourd'hui un habitant de Bergues affecter de ſoutenir la cauſe de Dunkerque, contre l'adminiſtration des Ponts & Chauſſées qu'il décrie, tandis que la ville de Dunkerque ſe réunit à cette même adminiſtration dont elle fait l'éloge, pour défendre les travaux qui ſont attaqués au préjudice de ſes véritables intérêts.

On pourra m'objecter, il eſt vrai, que ce n'eſt pas ſeulement un habitant de Bergues qui s'eſt élevé contre ces travaux, & qu'ils ont été également critiqués dès 1789, par un citoyen de Dunkerque. Je l'avois déjà annoncé dans le Mémoire ſur le départemeut des Ponts & Chauſſées, mais ce qui s'eſt paſſé depuis ce moment, a bien démontré que cette opinion étoit fort éloignée d'être l'expreſſion du vœu général des habitans de Dunkerque; & le compte qui ſera rendu de ce vœu, ſi important à la queſtion actuelle, prouvera

---

(a) On entend par *haute navigation*, celle qui ſe fait par de gros bâtimens mâtés.

la néceſſité où s'eſt trouvée l'Adminiſtration de continuer les travaux, malgré les réclamations de ce même citoyen.

Sans m'attacher à ſuivre, dans la diſcuſſion des reproches, l'ordre dans lequel ils ont été préſentés, je commencerai par ceux qui tombent ſur les travaux, ou plutôt ſur les artiſtes qui les conduiſent, & je vais placer en tête l'intention qu'on a ſuppoſée à l'Ingénieur, d'apporter des obſtacles à la navigation de la ville de Bergues; ce ſeul reproche ſuffira pour convaincre encore une fois, que la malheureuſe rivalité qui exiſte entre ces deux villes, eſt le véritable principe de la dénonciation.

L'auteur prétend que les travaux de Dunkerque, préſentés à l'aſſemblée des Notables par M. de Calonne, comme entrepris pour le rétabliſſement de ſon port, n'ont eu d'autre motif de la part de ce Miniſtre, qui favoriſoit particulièrement les Dunkerquois, que d'empêcher les habitans de Bergues de jouir librement de la navigation à la mer. Je ne ſuivrai point ici le dénonciateur dans le détail de toutes les preuves qu'il veut donner de ce prétendu projet. Pluſieurs de ces inculpations dirigées, & contre le Miniſtre qui étoit à cette époque à la tête du département de la finance, & contre l'Intendant de la province, portent d'ailleurs ſur des faits antérieurs au moment où les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées ont été chargés des travaux de Dunkerque, & ſont par conſéquent étrangères à ce département. Je n'en crois pas moins ces inculpations abſolument deſtituées de fondement; je ne conçois même pas comment on peut attribuer une cauſe ſi odieuſe au parti ſi utile qu'avoit pris le Gouvernement, de profiter du traité de 1783, pour rétablir un

port dont les avantages ont toujours été universellement reconnus.

L'auteur de la dénonciation, après avoir supposé à l'Administration une telle intention, prétend qu'elle fit choix des Ingénieurs des Ponts & chaussées, pour servir ses projets.

Il entre ensuite dans le détail des griefs, & il assure d'abord que les bateliers qui transportoient par le canal de Bergues, les dévasemens du port, jetoient souvent leurs charges dans ce canal, au lieu de les passer pardessus la digue. On ne peut garantir que les bateliers n'ayent jamais versé par fraude, quelques portions de leurs chargemens dans le canal qu'ils ne fréquentoient cependant qu'avec la permission des Officiers municipaux de Bergues, & pour satisfaire les propriétaires riverains, qui désiroient d'avoir des vases pour fertiliser leurs terres; mais ces contraventions, en les supposant vraies, n'ont jamais été tolérées, & encore moins autorisées par aucun des prépposés aux travaux du port *(a)*.

L'accident survenu au bateau plein de vase, qui se trouva coulé à fond dans le canal, à l'instant où un navire Danois devoit y passer pour aller à Bergues, est absolument étranger

---

(b) Il paroît inutile de répondre à ce qu'avance l'auteur de la dénonciation contre le premier travail du dévasement entrepris par le moyen des hottes, parce que ce procédé est aujourd'hui reconnu le plus expéditif & le plus économique pour tous les déblais de fondation à la mer; mais on soutient qu'on n'a fait aucun dépôt de vases dans des endroits appartenant à quelques particuliers qu'on ait eu dessein de favoriser, soit pour engraisser leur terrain, soit *pour y former d'excellens jardins.*

à la dénonciation actuelle. L'auteur n'a pas été jusqu'à prétendre que cet échouage eût été prémédité pour nuire à la navigation; il est notoire que ce bateau n'a coulé bas que par une cause majeure qu'on ne peut imaginer d'imputer aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées.

La dénonciation porte ensuite sur un fait plus grave, & qui se lie plus intimement au système d'improbation qui a dirigé l'auteur; il prétend que l'Ingénieur en chef, dans un moment où un navire Anglois, chargé pour Bergues, se présentoit pour passer la travée mobile du pont de la citadelle, fit attacher au tablier de ce pont quatre verroux garnis de cadenas dont il emporta la clef. Cette entreprise sur les plaintes du corps royal du Génie, donna lieu à un ordre du Ministre de la guerre, qui enjoignoit au Commandant de la province de faire enlever en sa présence les cadenas & les verroux; & d'infliger une sévère réprimande à l'Ingénieur des Ponts & Chaussées. Mais cet Ingénieur, suivant la dénonciation, ne renonçant point pour cela au projet bien déterminé de mettre des entraves à la navigation de Bergues, avoit ensuite prétendu que cette navigation étoit nuisible aux ouvrages du port, & avoit en conséquence provoqué & fait adopter un règlement, portant entr'autres dispositions qu'il ne pourroit passer dans le canal de Bergues, que des bâtimens tirant sept pieds d'eau, & cela pendant le temps des vives eaux seulement. Ce réglement dont il avoit été convenu d'envoyer le projet au Ministre pour avoir son approbation, parut, au contraire, précipitamment sous la forme d'une ordonnance de l'Intendant; on parvint ensuite à le faire approuver au Ministre, par une surprise, & en le lui présentant comme absolument nécessaire;

il n'avoit cependant en réalité d'autre but que de rendre l'Ingénieur des Ponts & Chauſſées maître des écluſes & des eaux du pays, dont la direction juſqu'alors avoit toujours été dans les mains du corps royal du Génie.

Ces griefs dont je n'avois eu juſqu'à ce moment qu'une connoiſſance très-indirecte, attendu que cette affaire s'eſt principalement traitée dans le département du Secrétaire d'État de la province, qui eſt le Miniſtre de la guerre; ces griefs, dis-je, m'ont ſur-tout déterminé à propoſer au Miniſtre de la finance, de faire venir ici pour quelques inſtans l'Ingénieur en chef, à l'effet de prendre de lui des renſeignemens certains ſur cet objet particulier; & voici le réſultat de ces éclairciſſemens.

Suivant ſon expoſé, depuis 1785, c'eſt-à-dire, depuis l'arrivée des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées à Dunkerque, une ligne de démarcation bien préciſe avoit été tracée, & n'avoit ſéparé des travaux du port dont ils venoient d'être chargés, que la ſeule écluſe de Bergues; elle avoit continué de reſter dans la main des Ingénieurs militaires, attendu le rapport que la manœuvre des eaux du pays par cette écluſe ſembloit avoir avec la défenſe de la place: mais le pont de la citadelle ſe trouvant au centre des ouvrages confiés aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, chargés d'ailleurs de l'entretenir, ne pouvoit plus en aucune manière dépendre du Génie militaire; il étoit même devenu indiſpenſable que les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées en euſſent la direction & la police, pour s'oppoſer au paſſage illimité des bâtimens à mâts, lequel exigeoit le levage de la partie mobile de ce pont, & interrompoit arbitrairement la communication des voitures, au préjudice de l'activité des

travaux ; cette seule raison avoit déterminé l'Ingénieur à y faire mettre & des verroux & des cadenas, précaution assez généralement prise, sauf différens modes d'exécution, pour maintenir dans leurs assemblages les volées des ponts-tournans, des ponts-levis, ponts à bascules & autres qui se déplacent momentanément. L'ordre par lequel le Ministre de la guerre témoignoit du mécontentement de la conduite de cet Ingénieur, a été promptement révoqué par ce Ministre, lorsqu'il a reconnu son erreur, & alors il a définitivement approuvé que la manœuvre du pont de la citadelle restât aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées ; si les cadenas ont été ôtés, c'est qu'ils étoient devenus inutiles depuis l'ordonnance ou réglement du 1.er août 1788, cité par l'auteur de la dénonciation.

A l'égard de la prétendue opposition de l'Ingénieur à la liberté de la navigation de la mer, à Bergues, autre que par bateaux & belandres, c'est-à-dire, des représentations qu'il a cru devoir faire sur le passage arbitraire des gros bâtimens mâtés, il faut l'entendre lui-même à ce sujet, & je vais rapporter ici sa propre réponse à cet article.

« Personne n'ignore que les travaux du port de Dunkerque » s'exécutent à la marée, comme ceux de presque tous les » ports de l'Océan, c'est-à-dire, pendant le court intervalle » de temps que la mer découvre, soit de jour, soit de nuit. » La durée réduite de la marée en vives eaux, n'excède » guère cinq heures à Dunkerque ; celle des mortes eaux » n'est tout au plus que de quatre heures : cette sujétion » dans le travail exige les dispositions les plus promptes & » les mieux combinées pour ne rien perdre d'un temps aussi » précieux. Une heure de moins dérange tout le système du

» battage

» battage des pieux, des fouilles, des fondations de maçon-
» neries, des épuiſemens & du dévaſement du port; mais
» le mal eſt bien plus grand encore, lorſque le trop
» plein des canaux de Bergues & de Furnes, engage le
» Commandant du corps royal du Génie à faire écouler
» les eaux du pays par les écluſes à toutes voies, &
» même par les vannes à marée baſſe: il en réſulte alors
» que la mer découvre une heure plus tard & couvre une
» heure plus tôt; que les bateaux de vaſes n'ont ni la commo-
» dité ni le temps de compléter leur charge, & encore
» moins de ſe placer aux endroits ſuſceptibles de curement
» profond; que les radeaux des ſonnettes échouent trop tard
» en ligne de battage, & ſe mettent trop tôt en flottaiſon;
» que les machines hydrauliques ne peuvent épuiſer pendant
» trois heures effectives la maſſe d'eau qui doit être enlevée
» des fondations avant d'y faire deſcendre les maçons,
» poſeurs, charpentiers & autres ouvriers d'arts qu'il
» faut dédommager de leur marée perdue, comme ſi elle
» avoit été réaliſée; ce qui, d'une part, augmente conſidéra-
» blement la dépenſe, & de l'autre, ralentit extraordinaire-
» ment l'exécution des ouvrages: deux inconvéniens que le
» public impartial & bien informé, devroit rejeter ſur les
» cauſes ſuſmentionnées, qui ne ſont en aucune manière
» en la diſpoſition des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées.

» Avant 1788, des conſidérations qui tenoient au deſsè-
» chement & à la ſalubrité des campagnes, néceſſitoient
» quelquefois l'écoulement des eaux du canal par l'écluſe
» de Bergues; mais ces cas extraordinaires arrivoient
» rarement en été, c'eſt-à-dire pendant la pleine activité
» des travaux du port. A peine les négocians de Bergues

» eurent-ils pris la réſolution d'introduire dans leur » canal toute eſpèce de gros navires à mâts, qu'ils ſollici- » tèrent une hauteur d'eau ſurabondante pour les tenir à » flot; & comme d'après la ligne fixée d'abord par le Génie » militaire au-deſſus du radier de l'écluſe de Bergues, il ne » pouvoit y être maintenu à la rigueur que de ſix juſqu'à » ſept pieds d'eau, on prit le parti de verſer dans le port, » à mer deſcendante, le volume excédant ſur toute l'étendue » du canal qui eſt de deux lieues.

» Dans cette poſition critique, ou bien il falloit ſacrifier » les travaux à la haute navigation de Bergues, ou bien il » falloit reſtreindre cette navigation à des règlemens qui » puſſent concilier proviſoirement les intérêts particuliers » & ceux de la choſe publique; c'eſt à quoi il fut pourvu » dans la conférence tenue chez l'Intendant, le 31 juillet » 1788, ſur les baſes poſées par M. Duvignau, Directeur » du corps royal du Génie, en préſence de M. de Robecq » commandant en chef de la province, de M. de Boiſtel » commandant de Dunkerque, & de l'Ingénieur en chef. Tous » les articles de règlement furent ſoumis à la diſcuſſion de » chaque membre de ce comité; ils ont ſervi d'élémens à » l'ordonnance rendue le lendemain premier août par » l'Intendant, & qui a été exécutée juſqu'à ce jour, ſous » l'approbation des Miniſtres de la guerre & de la finance. » Son préambule expoſe les raiſons péremptoires, d'après » leſquelles le paſſage des gros navires avoit été limité pendant » l'activité des travaux, c'eſt-à-dire pendant ſix mois de » la belle ſaiſon; car, du premier novembre au premier » mai, toute eſpèce de navigation n'a jamais ceſſé d'être

» généralement libre, & n'a éprouvé aucune entrave pour » paſſer du port dans le canal de Bergues. »

Telle eſt la défenſe de l'Ingénieur des Ponts & Chauſſées, qui me ſemble ſans réplique ; j'y ajouterai cependant que l'ordonnance dont on vient de parlér a été attaquée dans le courant de l'année dernière, par une requête de quatre-vingt-quinze pages d'impreſſion, préſentée par quelques négocians de Bergues, & remplie des plaintes les plus amères contre les habitans de Dunkerque, & nommément contre cet Ingénieur, qui eſt accuſé de trop bien ſervir leurs vues particulières. Quel contraſte de voir un citoyen de Bergues tantôt prendre la défenſe des intérêts les plus chers de la ville de Dunkerque, & tantôt attaquer, ſous le prétexte de ces mêmes intérêts, l'homme qu'il dépeint cependant comme excluſivement dévoué à cette ville ! Il faut répéter encore ici pour expliquer cette eſpèce d'inconſéquence, & il faut rappeler toujours que la dénonciation que je combats a été promue principalement par la rivalité des villes de Bergues & de Dunkerque. L'Ingénieur en chef s'étant trouvé dans ces derniers temps jouer un rôle néceſſaire dans toutes les diſcuſſions qui ſe ſont élevées entre ces deux villes, c'eſt ſur lui que l'animoſité des habitans de Bergues a été dirigée ; elle s'eſt étendue par contre-coup ſur les travaux dont la conduite lui étoit confiée, parce qu'ils avoient particulièrement donné lieu au renouvellement des difficultés relatives à la navigation. Ceci explique donc bien pourquoi les ouvrages de Dunkerque ſe trouvent ſi violemment critiqués dans ce moment ; & ce que j'aurai à dire enſuite, en démontrant le peu de fondement des reproches qu'on leur fait, prouvera de plus en

plus qu'une cauſe étrangère à ces travaux a pu ſeule porter à les attaquer ainſi.

En ſuppoſant pour un moment, & contre toute vraiſemblance, que la conduite particulière de l'Ingénieur des Ponts & Chauſſées, dans l'affaire dont il vient d'être queſtion, eût pu mériter des reproches, je pourrois me borner à obſerver qu'elle n'en devroit pas moins être ſéparée de l'objet de la dénonciation, & que les difficultés qui y avoient donné lieu, ſont la matière d'une conteſtation pendante au Conſeil, ſur l'appel de l'ordonnance de l'Intendant, dont on a rapporté les diſpoſitions; mais j'ajouterai, & tous ceux qui liront ceci ſans partialité, penſeront vraiſemblablement comme moi, que l'Ingénieur, ſans vouloir ſervir momentanément les intérêts particuliers de Dunkerque, & les ſervir aſſurément par de bien petits moyens, a pu avoir lui-même un grand intérêt à ce que les habitans de Bergues, naturellement peu portés en faveur de ceux de Dunkerque, ne miſſent trop ſouvent & ſans néceſſité des obſtacles à la ſuite des travaux du port *(c)*. Au reſte, le réſultat de toutes les repréſentations & de

---

(c) Je m'explique ainſi ſur les habitans de la ville de Bergues, parce que je ſuis aſſurément bien éloigné de leur prêter aucuns motifs ſuſpects, & que s'ils ont donné leur adhéſion à la dénonciation à laquelle je réponds, c'eſt qu'ils auront été, ainſi que ſon auteur, abuſés & entraînés par des vues d'intérêt particulier. Je ſuis d'ailleurs également éloigné de prétendre annoncer une opinion quelconque ſur le fond des conteſtations qui diviſent depuis ſi long-temps la ville de Bergues & celle de Dunkerque, & dont je n'ai jamais pris connoiſſance que dans la circonſtance actuelle.

toutes les demandes de l'Ingénieur, a été l'ordonnance ou règlement du 1.er août 1788. Or ce règlement qui ſubſiſte encore, a été concerté non-ſeulement avec le Commandant de la province, auquel on ne peut attribuer aucun motif de préférence pour les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, mais il l'a été encore avec M. Duvignau, Directeur des fortifications, homme reſpectable à tous égards; j'invoque ici ſon témoignage qui ne peut être ſuſpect, pour diſculper l'Ingénieur des Ponts & Chauſſées ſur un premier reproche, contre lequel je ne me ſerois pas tant étendu ſi ſon influence bien conſtante ſur toute la dénonciation, ne me l'avoit fait juger néceſſaire.

Le ſecond reproche porte ſur le temps & l'argent qu'ont déjà employés les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées à dévaſer ſeulement une partie du baſſin & du port, & à conſtruire le mur de quai du côté de la citadelle. L'auteur de la dénonciation oppoſe à ces ouvrages qui durent depuis cinq ans, ſuivant lui, ceux qui ont été commencés en 1757, & achevés en deux ans & demi par le Génie militaire, & qui conſiſtoient dans une longueur de quai, ſoit en maçonnerie, ſoit en charpente, du côté de la ville, un peu plus conſidérable que celle qui vient d'être conſtruite par les Ponts & Chauſſées du côté de la citadelle; dans la reconſtruction de l'écluſe de Bergues, ſes huit portes d'écluſe & une porte tournante au milieu, ſes quatre ponts-levis, ſes avant & arrière-quais, ſon corps-de-garde & le bâtiment ſervant de magaſin & de logement aux écluſiers, dans le dévaſement du baſſin, la conſtruction de ſes quais, de ſon écluſe, & ſes deux ponts-tournans, du mur d'enceinte du parc de la Marine, dans le dévaſement d'une partie du port, &c. &c.

Tous ces ouvrages, ſuivant l'auteur de la dénonciation, n'ont d'ailleurs coûté que 1,950,000^{tt} *ou environ*, tandis que les Ponts & Chauſſées ont déjà dépenſé 1,800,000 liv. ſans compter les matériaux approviſionnés. L'auteur ajoute à ce reproche, que les entrepreneurs des Ponts & Chauſſées, de l'aveu des Ingénieurs, travaillent ſans adjudication, ce qui eſt contraire à toute idée d'ordre & d'économie.

La comparaiſon qu'on veut établir ici entre les travaux exécutés il y a trente-deux ans, par le Corps royal du Génie, & ceux dont s'occupent actuellement les Ponts & Chauſſées; demanderoit pour être faite exactement, une multitude de rapprochemens, dont pluſieurs même ſeroient aujourd'hui abſolument impoſſibles: mais j'obſerverai 1.° que l'auteur, ſans doute par mépriſe, a doublé les effets de ſon tableau de comparaiſon, en préſentant quatre moitiés de pont-levis pour quatre ponts-levis; deux volées d'un pont-tournant ſur l'écluſe du baſſin, pour deux ponts-tournans; huit ventaux de portes d'écluſes, pour huit portes buſquées; la fermeture de quelques brèches dans l'enceinte du parc de la marine, pour l'enceinte entière, &c. &c. &c. 2.° Qu'une partie des ouvrages mis en oppoſition avec ceux des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, n'étoit qu'en charpente, qui depuis a déjà été renouvelée, ou qui actuellement tombe en ruine; 3.° Que ceux en maçonnerie qui portent l'empreinte non-équivoque d'une précipitation forcée par les circonſtances, n'ont exigé aucune nouvelle fondation (ce qui eſt bien à remarquer) & n'ont jamais été contrariés, ſoit par les intérêts de la navigation, ſoit par le jeu des écluſes qui étoient alors, comme à préſent, ſous la dépendance du corps royal du Génie. 4.° Enfin que leur enſemble

a été entrepris à la fois avec la certitude de ne point manquer de fonds, & celle de disposer presque à volonté du secours des troupes. Ceux qui ont suivi les ouvrages exécutés à Dunkerque dans ces dernières années par les Ingénieurs des Ponts & Chaussées, reconnoîtront sûrement que toutes ces circonstances, absolument toutes, étoient changées, & que cependant ils avoient fait enlever au 31 décembre dernier, tant du port que du bassin, quarante-deux mille huit cents toises cubes de vases & décombres, déblayer ou remblayer plus de douze mille toises cubes de terre & sable du côté de la citadelle, enfoncer au refus dix-huit cents pieux jointifs de risberme, battre & arracher successivement deux cent quatre-vingt-dix toises courantes de double file de batardeau, & de simple file de soutenement de berge ; qu'ils ont fondé à la marée & à l'aide des épuisemens, deux cent quarante-huit toises de longueur de mur, élevées aujourd'hui à toute leur hauteur; enfin que ces Ingénieurs ont pourvu à tous les accessoires de précaution, d'entretien, de réparation, de sondes & de recherches dont les détails ont été combinés, de manière que les mouvemens du commerce dans le port, la navigation par les canaux, & l'écoulement des eaux du pays par les écluses, n'ont point été interrompus. Les ouvrages construits par ces Ingénieurs sont d'ailleurs de la plus belle exécution & de la plus grande solidité, de l'aveu même de l'auteur du Mémoire publié l'année dernière contre les travaux du port de Dunkerque, & dont la dénonciation que je réfute n'est en grande partie qu'une répétition : cette solidité des ouvrages paroit également reconnue dans la

dénonciation même. Quant à la comparaiſon qu'on voudroit faire du prix de ces ouvrages & de ceux qui ont été exécutés en 1758, perſonne n'ignore qu'il s'eſt opéré depuis cette époque une très-forte révolution dans le prix des denrées, & par conſéqent des matériaux & de la main-d'œuvre; & ſi l'on vouloit mettre en ligne de compte la nature des ouvrages & de leur exécution, ainſi que les nouvelles ſujétions auxquelles les travaux actuels ſont expoſés, on reconnoîtroit qu'il ſeroit peut-être difficile de conduire aujourd'hui à ſa perfection la moitié des mêmes ouvrages, avec la totalité de la ſomme qu'on ſuppoſe y avoir ſuffi. Je dis qu'on ſuppoſe, car l'auteur de la dénonciation parle de 1,950,000 livres *ou environ*, & celui du Mémoire publié l'année dernière, & qui s'accorde, ainſi que je l'ai déjà obſervé, ſur preſque tous les points avec la dénonciation, s'en éloigne ici bien ſenſiblement, puiſqu'il dit que ces ouvrages commencés en 1756 & achevés à la fin de 1759, ont pu coûter 2,800,000 livres. Ces deux écrits diffèrent d'une manière encore plus frappante ſur l'évaluation de la totalité des ouvrages actuels, qui, dans cet endroit de la dénonciation, eſt portée à 4,800,000 livres, & que l'auteur du Mémoire de 1789 annonce devoir monter à plus de douze millions; mais les exagérations que j'ai déjà relevées, & celles que j'aurai occaſion de faire connoître encore, laiſſent apercevoir que l'auteur de la dénonciation, ainſi que celui du Mémoire, a travaillé ſur des notes bien haſardées. Il eſt donc permis de croire que l'article de la dépenſe des ouvrages exécutés en 1758, a pu être fort diminué; de même que les objets de cette dépenſe ont été ſinguliérement enflés dans la manière de les préſenter. Pour pouvoir juger

juger avec certitude de ce qu'ont coûté les anciens ouvrages dont on vient de parler, il eût fallu que l'auteur de la dénonciation, qui reconnoît avoir eu entre les mains les états de ſituation des ouvrages des Ponts & Chauſſées, eût déclaré s'il avoit travaillé également ſur des états du Génie militaire, arrêtés & certifiés par les Officiers de ce corps; alors ſes calculs ne pourroient plus être révoqués en doute.

Au défaut de tous ces points de comparaiſon qu'il ſeroit peut-être, ainſi que je l'ai déjà obſervé, bien difficile de ſe procurer, je crois poſſible de trancher la queſtion par cette ſimple obſervation : les ouvrages critiqués s'élèvent ſous les yeux des habitans de Dunkerque, c'eſt particulièrement pour leur intérêt qu'ils ſont conſtruits; cet intérêt devroit donc les porter, s'il y avoit lieu, à dénoncer eux-mêmes la manière dont ils ſont conduits, car & l'économie, & la promptitude dans l'exécution, leur préſenteroient des avantages inconteſtables; cependant toutes les voix, à l'exception d'une ſeule, ſemblent s'être réunies juſqu'à préſent en faveur de ces travaux, qui ont eu le vœu de l'ancienne & de la nouvelle Municipalité. Dira-t-on pour dernière reſſource, que l'Ingénieur des Ponts & Chauſſées eſt venu à bout de faſciner les yeux des habitans de Dunkerque, en ſervant le déſir qu'ils avoient de nuire à la navigation de Bergues? Cette objection a déjà été réfutée d'avance par l'explication donnée ſur le reproche précédent; comment d'ailleurs en admettant même comme conſtans, & des faits & des intentions que je ſuis aſſurément bien loin d'avouer; pourroit-on ſuppoſer que le miſérable & puéril avantage qu'auroient pu trouver les habitans de Dunkerque à contrarier, pour l'inſtant

ſeulement, ceux de Bergues, eût été capable de l'emporter ſur d'auſſi grands intérêts que ceux qui viennent d'être expoſés *(d)* !

Il ne me reſte plus ſur cet article à répondre qu'au reproche encore fait aux ouvrages de n'être pas exécutés par entrepriſe. L'Ingénieur en chef atteſte que ni lui, ni aucun des employés qui ſont ſous ſes ordres, n'ont fait le prétendu aveu rapporté à ce ſujet; & on le croira facilement, lorſqu'on ſaura qu'il y a eu des adjudications paſſées pour tous les ouvrages déjà exécutés, ou qui ſont encore en exécution; & ſi ces adjudications, d'après l'uſage ſuivi juſqu'à ce moment, n'ont pas été faites publiquement au rabais, elles l'ont été au moins ſur des ſoumiſſions de différentes compagnies d'entrepreneurs, & après s'être mis à portée de juger par cette concurrence, quelles étoient celles qui propoſoient les conditions les plus avantageuſes. Tous les ouvrages, il eſt vrai, ne ſont pas ſuſceptibles d'adjudication; & il en eſt, tels que les épuiſemens, les feux & lumières pour les marées de nuit, les indemnités & avaries, & tous les cas fortuits, dont la dépenſe ne ſauroit avoir lieu que ſur *attachemens*, c'eſt-à-dire, d'après des rôles tenus par les Ingénieurs qui ont la conduite des travaux. A l'égard de ceux-ci, on eſt forcé d'admettre une eſpèce de régie, mais c'eſt la nature des choſes qui le commande, & il n'eſt aucuns travaux de ce genre, par

---

(d) Il eſt conſtant que les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées ſont en général aimés & eſtimés à Dunkerque, & même l'Ingénieur en chef y eſt au nombre des électeurs.

quelques d'Ingénieurs qu'ils ſoient dirigés, qui s'exécutent autrement.

Le troiſième reproche porte ſur la conſtruction du batardeau deſtiné à protéger non-ſeulement la ſuite du dévaſement du baſſin & la reconſtruction de ſes murs de quai, mais encore le rétabliſſement de ſon écluſe. L'auteur prétend que les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées n'ont pu réuſſir, & ne réuſſiront vraiſemblablement jamais à établir cet ouvrage, quoiqu'ils l'ayent conſtruit en charpente, qu'il y ſoit entré *dix-neuf mille ſolives* de bois, & qu'ils l'ayent rempli de glaiſes dont ils ont fait venir de très-loin des bateaux par *centaines*, tandis qu'ils avoient ſur le ſol même, des vaſes ou limons de la mer qui étoient très-propres à ſervir de fondement à ce batardeau; qu'au lieu d'en profiter, ils avoient enlevé ces vaſes, ce qui étoit une mal-adreſſe impardonnable; enfin que cet ouvrage, qui ne peut ſervir à rien, coûte plus de *trois cent mille livres*, tandis qu'en 1757, l'entrepreneur avoit fait un ſimple batardeau en terre, qui ne revint pas à plus de 13,000^{tt}.

On ne ſera point étonné que le batardeau dont il s'agit, laiſſe le paſſage à l'eau, ſi l'on veut conſidérer que ſon rempliſſage fait il y a deux ans avec précipitation & en ſable ſeulement, a été preſque continuellement contrarié par le jeu des écluſes, & que d'ailleurs la ſuſpenſion des fonds arrivée à cette même époque, a empêché de le perfectionner: il auroit donc pu éprouver des dégradations qui ſeroient alors l'effet des événemens, & non la faute des Ingénieurs. On demandera au ſurplus aux gens de l'art, s'ils

croyent que des vaſes fluides, telles que celles qui ſe trouvoient dans l'emplacement de ce batardeau deſtiné à être élevé à vingt-deux pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer, euſſent été un fondement bien ſolide pour un pareil ouvrage, & ſi par conſéquent les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées ont eu autant de tort de commencer par enlever ces vaſes? Ce batardeau remplira certainement ſon objet, lorſque les fonds permettront de s'occuper tout à la fois du dévaſement du baſſin, de la reconſtruction de ſes murs de quais, & du rétabliſſement de l'écluſe; alors il garantira tous ces ouvrages de l'introduction des vaſes extérieures, des coups de la mer lorſqu'elle ſera pleine, du courant des eaux du pays lorſqu'elle ſera baſſe, & enfin des contrariétés qui réſultent pour les travaux tant du mouvement des navires du port, que de la navigation par les canaux.

On ne conçoit pas comment l'auteur de la dénonciation a pu vouloir comparer le batardeau actuel à celui qui fut établi en 1757, puiſqu'à cette époque la raiſon majeure & urgente qui avoit décidé les travaux, porta à barrer entièrement le port par une digue tranſverſale qui interceptoit abſolument la navigation de la mer dans les canaux, & qui obligeoit les eaux du pays à s'écouler par le canal de Mardick, alors encore aſſez profond pour leur ſervir de décharge. Il n'eſt pas douteux qu'en établiſſant un pareil batardeau, on ſe ſeroit mis au-deſſus de toutes les difficultés qu'occaſionneront toujours l'écoulement des eaux du pays au travers du port, & l'introduction de celles de la mer dans l'enceinte des ouvrages à défendre. Mais on le demande, ſi les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées euſſent

voulu tenter le même procédé, ne leur eût-on pas reproché avec raiſon d'avoir élevé une barrière inſurmontable aux ſpéculations du commerce & de la navigation, & de retenir toutes les campagnes voiſines ſous les eaux qui, depuis l'encombrement total du canal de Mardick, n'ont d'autre iſſue à la mer que par le port de Dunkerque? Enfin, la même opération qui ne fut pas contredite en 1757, & qui ne devoit pas l'être, eu égard aux circonſtances, leur eût attiré en 1788, l'indignation générale & les oppoſitions les plus vives, notamment de la part des habitans de Bergues.

Quant à la dépenſe, je déclare de la manière la plus poſitive, & je ſuis prêt à prouver par pièces juſtificatives,

1.° Qu'au lieu de dix-neuf mille ſolives, il n'a été employé dans tout le développement de ce batardeau & de ſes files d'empatemens, ſur trente-ſix toiſes de longueur courante, que cinq mille neuf cent ſoixante-quatre ſolives trois pieds trois pouces; partant, exagération de treize mille trente-cinq ſolives deux pieds neuf pouces.

2.° Qu'au lieu d'avoir fait venir des *centaines* de bateaux de glaiſe, ce qui ſuppoſe tout au moins deux cents bateaux à deux toiſes & demie chacun de charge réduite, ou cinq cents toiſes cubes, il n'en a été tranſporté & mis en œuvre au tour de la berme extérieure que cent vingt-ſept toiſes deux pieds huit pouces; partant, exagération équivalente à trois cent ſoixante-douze toiſes trois pieds quatre pouces.

3.° Qu'au lieu de plus de 300,000$^{\#}$ la dépenſe n'a été au vrai que de 47,074$^{\#}$ 10^{s} 6^{d}, déduction faite des $\frac{3}{5}$ de la valeur des bois & fers qui retourneront, après leur ſervice,

aux entrepreneurs, ou de 71,420$^{\#}$ 19^{f} 8^{d} en ſoldant le payement entier de ces matériaux, ſauf leur revente au bénéfice des travaux; partant, encore exagération dans la première hypothèſe, de 252,925$^{\#}$ 9^{f} 6^{d}, & dans la ſeconde, de 228,579$^{\#}$ 0^{f} 4^{d} *(e)*.

Qu'il me ſoit permis de témoigner ici un peu d'étonnement, de voir ſortir une pareille foule d'exagérations de la plume d'un citoyen du pays, qui avoit tant de moyens de s'aſſurer de l'exacte vérité des faits; de la plume d'un homme dont je veux reſpecter les intentions, & qui par conſéquent eſt cenſé à mes yeux avoir recherché cette même vérité; enfin, de la plume d'un Député à l'Aſſemblée Nationale, qui a dû ſentir que plus ſa qualité devoit donner de poids à ce qu'il avanceroit, plus il devoit ſoigneuſement obſerver de ne rien dire qu'il ne fût en état de prouver. Cependant en mettant le comble à toutes les exagérations entaſſées dans cet article, l'auteur de la dénonciation le termine par laiſſer entendre, &, *d'après*, dit-il, *de certaines indications qu'il ſeroit ici ſuperflu d'expliquer*, que l'opinion des habitans de Dunkerque eſt que les ouvrages actuels coûtent déjà 5,000,000$^{\#}$. Je ſerois en droit, ſans doute, de me plaindre de ces réticences cruelles, & j'en aurois d'autant plus le droit, que l'auteur, ainſi qu'il en convient lui-même, a eu communication des états de ſitua-

---

(e) Je dois, pour plus grande exactitude, ajouter qu'indépendamment du batardeau en charpente dont il eſt ici queſtion, & avant de pouvoir le conſtruire, en l'attachant à une partie du mur de quai de la citadelle, qui n'étoit pas encore élevé, on avoit fait en terre un barrage proviſoire qui a ſervi au curement d'une partie du baſſin en 1787, & qui a coûté 12,135 l. 10 ſ. 6 d.

tion des ouvrages, dont la dépenſe totale, en y comprenant celle de 20,515$^{\#}$ relative à l'écluſe de Bergues, & en y joignant les approviſionnemens, les appointemens, gratifications, ſalaires & autres frais de conduite, ne s'élève qu'à 2,096,220$^{\#}$ 4^{l} 7^{d}; & que cet auteur, qui n'a pu attaquer ces états bien en règle, n'a trouvé autre choſe à dire à cet égard, ſinon qu'on avoit paſſé ſous ſilence d'anciens matériaux qui avoient été employés, & que les gens du pays, ſuivant ſon expreſſion, *évaluent à ceux qui reſtent.* Je conviendrai que les anciens matériaux en pierres, fers, cuivres, bois & autres, provenant de la dernière démolition, non-ſeulement égalent, mais même excèdent en valeur ceux qui reſtent en approviſionnemens neufs; mais j'aſſure formellement qu'à raiſon de leur échantillon, il n'a pu en être employé juſqu'à préſent dans les nouveaux ouvrages, que pour une ſomme d'environ 6000$^{\#}$ que les entrepreneurs ont pris pour comptant, & dont le prix a été défalqué de celui de leur marché. MM. les Officiers du Génie ont le double des inventaires & des procès-verbaux de la remiſe par eux faite de ces anciens matériaux; on peut les confronter avec l'état actuel des mêmes objets. Quelles ſont donc, d'après cela, les *indications* qui peuvent porter à penſer que les ouvrages dont il s'agit reviennent à 5,000,000$^{\#}$? L'Aſſemblée Nationale croira peut-être devoir le demander à l'auteur de la dénonciation.

Enfin, l'auteur improuve l'ordre ſuivi dans la marche des ouvrages, & prétend qu'au lieu de commencer par le côté de la citadelle, il falloit porter les premiers travaux du côté de la ville où ſe fait principalement le commerce, *attendu que cette partie du port, fortement*

dégradée depuis pluſieurs années, dépérit de jour en jour, au point de préſenter des ruines en pluſieurs endroits; qu'un autre ouvrage également inſtant, & qui eût dû encore être entrepris des premiers, étoit la reconſtruction du baſſin avec ſon écluſe & ſes ponts; que ce baſſin étant fait, on auroit eu un développement de quai de trois cent quarante toiſes de longueur, qui eût été d'un ſervice très-eſſentiel, lorſqu'on auroit travaillé dans les autres parties du port; au lieu qu'à préſent, l'emplacement du baſſin ne ſert à rien, & que la partie du port où l'on a établi le nouveau quai, ne ſera utile qu'à la carène des navires, & pour placer ceux hors de ſervice & en démolition, ainſi que cet emplacement a toujours ſervi, & que pour cela il ne falloit pas dépenſer des millions; que du côté de la citadelle, on pouvoit ſe contenter de faire un ſimple tunage pour arrêter l'éboulement des terres, avec un quai de claire-voie de pilots de garde en charpente, placés en avant du tunage, réunis ſur leur ſurface, pour empêcher les vaiſſeaux du Roi, allant au baſſin, d'échouer ſur le talus du port, ainſi qu'il fut pratiqué par le maréchal de Vauban, lorſqu'il fut chargé des immenſes & magnifiques travaux du même port; que beaucoup des pilots battus de ſon temps, ſubſiſtoient même encore quand on eſt venu les arracher pour y conſtruire un mur inutile, & pour agrandir le port.

Cette queſtion ſur l'ordre à ſuivre dans l'exécution des ouvrages, avoit déjà été élevée l'année dernière par le même citoyen de Dunkerque, qui avoit en général attaqué tous les travaux de ce port : voici les motifs qui ont décidé à entreprendre les ouvrages par le côté de la citadelle.

1.° En commençant les travaux du côté de la ville, *depuis la porte dite du Quai juſqu'à la barrière de l'Eſtran*, comme l'eût propoſé l'auteur de la dénonciation, on auroit expoſé les navires à franchir l'entrée & la ſortie du goulet circulaire,

circulaire, avec d'autant plus de danger, que les batardeaux auroient occupé au moins la moitié de ce paſſage, qui eſt à peine aujourd'hui de quinze toiſes de largeur.

2.° Une autre conſidération a encore déterminé la priorité des conſtructions du côté de la citadelle, côté rempli d'écueils & hériſſé de vieux tronçons de pieux offenſifs; c'étoit celle de prévenir l'engorgement qu'auroient occaſionné le tranſport & le dépôt des matériaux ſur les quais trop étroits, & le défaut de place ſuffiſante dans l'intérieur du port, pour y ranger ſans riſque & ſans confuſion les vaiſſeaux en chargement & en déchargement. Il eſt en effet facile de concevoir, qu'en entreprenant la reſtauration des quais actuellement exiſtans en charpente d'un côté du port très-reſſerré, avant d'en avoir élevé de nouveaux de l'autre, on ſe fût expoſé de toutes parts aux plus grands embarras, & que le rétabliſſement des quais du baſſin n'eût pas même procuré au commerce les avantages dont le quai de la citadelle le fait déjà jouir.

3.° On avoit eu de plus l'intention d'arrêter les éboulemens progreſſifs du terre-plein de la citadelle, toujours attaqué par le courant des écluſes, & de ménager entre le nouveau & l'ancien quai correſpondans, un intervalle aſſez conſidérable pour que pluſieurs rangs de bâtimens y fuſſent amarrés avec ſûreté, & de manière qu'il reſtât entre leurs files extérieures, la diſtance convenable aux mouvemens journaliers du commerce, à la libre navigation par les canaux, & ſur-tout au libre écoulement des eaux du pays par les écluſes.

4.° On n'a fait que ſuivre l'ordre de travail tracé par MM. les Ingénieurs militaires eux-mêmes dans les projets

qu'ils préſentèrent au nom de la ville, en 1784 & 1785, avant l'arrivée des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées.

5.° Enfin le dévaſement du baſſin dont on reconnoît toute l'utilité, avoit été très-avancé en 1787, & n'a été diſcontinué que faute de fonds aſſez conſidérables pour entreprendre, ſans multiplier les faux frais, la reconſtruction de ſes murs de revêtement. Si le mur de quai de la citadelle a été continué preſque excluſivement, c'eſt que les habitans de Dunkerque, qui ſont les véritables juges en pareille matière, ont cru, ainſi qu'on le verra ci-après, que cet ouvrage étoit celui qu'il étoit le plus important pour eux de voir promptement achever; & les nombreux navires qui ſe placent par préférence contre le nouveau quai de la citadelle, feroient ſeuls ſa juſtification. L'autorité de M. de Vauban qui s'étoit, dit-on, contenté de garantir ce côté par *un ſimple tunage*, eſt ici en contradiction avec les faits, puiſque l'ancienne file de pieux avec *bordage intérieur*, dont les débris n'ont pas encore été entièrement arrachés, atteſte que ce grand Ingénieur avoit fait revêtir le côté de la citadelle d'un quai en charpente, & que les tunages qui l'ont remplacé, n'étoient qu'un moyen plus récemment employé contre les éboulemens.

J'obſerverai en finiſſant ſur ce dernier article, que ces ouvrages du quai de la citadelle, propoſés, comme on l'a vu plus haut, par les Officiers du corps royal du Génie, qui n'en avoient même projeté aucun du côté de la ville, ont été arrêtés dans des conférences auxquelles le Commandant de ce corps a toujours été appelé, & qui ont été tenues pendant le voyage que les Miniſtres de la marine & de la finance réunis firent à Dunkerque en 1785. On a dit à la vérité que les examens qui eurent

lieu alors, avoient été tellement rapides, qu'on n'avoit pu rien approfondir; mais on doit remarquer que de ces deux Miniſtres, celui de la marine qui avoit été commandant en Flandres, & qui avoit eu certainement beaucoup d'occaſions de connoître le port de Dunkerque, avoit eu ſoin cependant de ſe faire précéder de pluſieurs jours par trois Officiers de la marine, dont le mérite & les lumières ſont bien généralement reconnus *(f)*, & que d'un autre côté, celui de la finance avoit été Intendant de Flandres pendant pluſieurs années, & avoit fait ſa demeure la plus habituelle à Dunkerque. Il n'eſt donc plus étonnant qu'un ſéjour très-

(f) MM. de Fleurieu, de Bavre & de Borda; ce dernier avoit ſervi dans le Génie militaire, & avoit été autrefois en réſidence à Dunkerque.

C'eſt ici le lieu de relever un reproche bien extraordinaire qui ſe trouve dans un ouvrage qui vient de paroître ſur l'adminiſtration de la marine & des colonies : l'auteur ſe plaint *de la légèreté avec laquelle on a entrepris, ſans conſulter la marine, des projets fort diſpendieux, tels que ceux de Cherbourg, du Havre & de Dunkerque.* Aucun projet maritime, je l'ai déjà dit, n'a été entrepris depuis dix ans, ſans avoir conſulté le département de la marine; & le Miniſtre qui en étoit alors chargé, attachoit avec grande raiſon tant d'importance à ces travaux, qu'en moins de deux ans il a fait trois voyages ſur les côtes. J'aurois bien d'autres inexactitudes à relever encore dans ces Mémoires; l'auteur a cherché à y rendre défavorable une partie d'adminiſtration dont il ſemble n'avoir pas la moindre connoiſſance. L'amour du bien qui reſpire dans tout cet ouvrage, l'aura ſûrement entraîné; mais pourquoi l'amour du bien porte-t-il donc ſi rarement les hommes à vouloir s'éclairer avant de prétendre réformer !

court dans cette ville, ait cependant paru suffisant pour arrêter des projets préparés depuis long-temps, sur lesquels d'ailleurs il ne s'élevoit alors aucune difficulté; car les Officiers municipaux furent admis à ces conférences, & aucun ne réclama contre la marche qui fut adoptée à cette époque. Au surplus, on n'a pas même imaginé de supposer un intérêt quelconque, soit à l'Administration, soit aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées, pour commencer plutôt par tels travaux que par tels autres. Les anciens Officiers municipaux ayant donc approuvé l'ordre qui a été suivi, la Municipalité actuelle l'approuvant également, ainsi qu'on en jugera ci-après, cet ordre n'ayant jamais été attaqué que récemment par un citoyen de Bergues, & auparavant par un seul citoyen de Dunkerque, je crois en avoir assez & même peut-être trop dit sur ce dernier reproche, d'autant que je serai obligé d'y revenir encore un moment avant de finir.

Il ne me reste plus à répondre qu'à ce qui m'est personnel. L'auteur de la dénonciation observe qu'après avoir formellement promis de ne déguiser *aucune vérité utile à connoître*, j'annonce ensuite que sur certains objets, & notamment sur les ports maritimes de commerce, je compte ne présenter que des *aperçus*. L'auteur, sans doute, n'a pas voulu faire croire que j'eusse manqué à l'engagement que j'avois pris; il aura peut-être prétendu tout au plus relever une contradiction dans laquelle il veut supposer que je suis tombé, mais qui n'existe pas, puisque j'ai eu soin de prévenir que je me réservois de traiter en particulier & en *détail*, les objets sur lesquels on croiroit devoir me demander de plus amples éclaircissemens. Je prendrai d'ailleurs pour exemple de ma

ſcrupuleuſe exactitude, l'article même du port de Dunkerque, ſur lequel j'ai d'abord annoncé qu'il s'étoit élevé quelques difficultés de la part d'un citoyen de cette ville, c'étoit la *vérité utile à connoître.* J'ai enſuite fourni les *aperçus* & des travaux & des dépenſes, & je donne aujourd'hui en particulier les *détails* qui ſont devenus néceſſaires, & qui alors euſſent ſurchargé un Mémoire peut-être déjà trop long.

Un autre reproche, & celui même ſur lequel l'auteur de la dénonciation ſemble le plus appuyer, quoique ce ne ſoit pas aſſurément le plus grave, conſiſte à avoir dit que l'écluſe de Bergues venoit d'être *reconſtruite*, tandis qu'on s'étoit borné à pratiquer dans une des portes de cette écluſe, deux ventaux tournans pour procurer des chaſſes.

Je conviens que je me ſuis ſervi dans cette occaſion, d'une expreſſion impropre, en parlant de *reconſtruction*; & elle étoit d'autant plus impropre cette expreſſion, que j'annonçois quelques lignes plus haut, que les ouvrages à faire à l'écluſe dont il s'agit, avoient pour objet d'opérer le dévaſement du port. Il étoit donc aſſez évident que je n'entendois parler que de la partie de cette écluſe qui pouvoit ſervir aux chaſſes; d'ailleurs quel motif m'auroit engagé à transformer un ouvrage partiel en une reconſtruction totale? pourroit-on ſuppoſer que c'eût été pour groſſir la maſſe des travaux exécutés, & pour en attribuer le mérite aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, tandis que cet ouvrage, quoique payé ſur les fonds des travaux du port, avoit été conduit par les Ingénieurs militaires? Je ſerois peut-être en droit de dire que ma franchiſe aſſez connue doit me

défendre d'une pareille ſuppoſition ; mais pour la faire tomber abſolument, il ſuffira d'obſerver comment je parle de cette écluſe & du peu d'effet qu'on doit attendre de ſes chaſſes. Le fait eſt que dans le cours d'un ouvrage aſſez volumineux, & pour la rédaction duquel je me ſuis cru obligé de ſolliciter l'indulgence, vu le peu de momens que mes autres occupations m'avoient permis d'y donner, il m'eſt échappé une expreſſion qui n'étoit pas celle qu'il eût fallu employer, & ce n'eſt peut-être pas la ſeule, j'en conviens ſans la moindre peine.

L'auteur de la dénonciation m'accuſe enſuite d'avoir dit qu'on travailloit depuis trois ans au port de Dunkerque, tandis que ſuivant lui, il y en a cinq. Les ouvrages ont été commencés au 1.er mai 1786, & c'eſt dans l'été de 1789, que j'écrivois mon Mémoire qui a été remis au Comité des finances dans l'automne, & pluſieurs mois avant d'être imprimé ; qu'on juge d'après cela ſi le reproche étoit fondé.

Il m'objecte encore d'avoir dit que les travaux exécutés juſqu'alors ne montoient qu'à 1,600,000# *environ*, & il prétend que ce n'eſt pas ainſi qu'on rend un compte bien juſte ; ce compte étoit juſte cependant, & ſi les travaux ſe ſont trouvés depuis monter à une plus forte ſomme, c'eſt à raiſon de ceux qui ont eu lieu dans la campagne de 1789. Je dirai de plus, que ce mot *environ* a été employé par l'auteur lui-même, lorſqu'il n'a porté qu'à 1,950,000# les ouvrages exécutés en 1757 & années ſuivantes, par MM. les Ingénieurs militaires, & que cependant dans le Mémoire du citoyen de Dunkerque,

dont il fait l'éloge, loin de le contredire, cette dépenſe, ainſi que je l'ai déjà obſervé, eſt portée à près de 2,800,000#.

Je me hâte de paſſer au dernier de tous les reproches, au plus grave de tous, & à celui en même temps que j'ai le plus de peine à concevoir que l'auteur de la dénonciation ait cru pouvoir ſe permettre; il eſt conçu en ces termes :

« Depuis la rédaction de ce Mémoire, les nouvelles » venues du pays, ſont que les ouvrages au port de » Dunkerque, ſe reprennent; que de nouveaux fonds ſont » accordés. Seroit-il donc vrai que l'adminiſtration des » Ponts & Chauſſées puiſera encore à pleines mains dans la » bourſe de la nation ? »

Qui ne croiroit, d'après de ſemblables expreſſions, que l'adminiſtration des Ponts & Chauſſées a les fonds du tréſor public abſolument à ſa diſpoſition, & qu'elle les emploie arbitrairement, diſons mieux, qu'elle les diſſipe ? Un ſimple récit de ce qui a donné lieu à la repriſe des travaux, répondra plus que ſuffiſamment à de pareilles imputations.

On ſe rappellera qu'en annonçant dans le Mémoire ſur le département des Ponts & Chauſſées, les difficultés qu'avoient fait naître les plaintes portées au Miniſtère, en 1789, contre l'ordre ſuivi dans les ouvrages, j'avois annoncé, en même temps, que la queſtion qui avoit été élevée à cet égard, ſeroit examinée & décidée avant la repriſe des travaux de la préſente année. Les éclairciſſemens demandés n'étoient pas encore parvenus au mois d'avril; je comptois en conſéquence, & ſur-tout vu la diſette de fonds, que les ouvrages de Dunkerque reſteroient ſuſpendus en 1790; l'Ingénieur en

avoit été prévenu d'avance, & il paroît qu'il avoit cru pouvoir d'après cette disposition, ne pas se presser de donner ses réponses & devoir attendre d'ailleurs la formation du nouveau corps administratif qui auroit les travaux de Dunkerque sous sa direction. Les choses étoient en cet état, lorsque les Ministres de la finance & de la marine furent très-vivement sollicités de faire reprendre les travaux; & ces sollicitations leur furent adressées, tant par la Municipalité de Dunkerque, que par la Chambre du commerce & l'Amirauté, qui désavouoient absolument les démarches qui avoient été faites contre ces travaux dont elles attestoient en même temps l'utilité. Je me bornerai à transcrire ici la délibération de la Municipalité & de la Chambre du commerce, que l'Ingénieur avoit cru devoir engager à manifester leur opinion à cet égard.

« Nous, Maire, Officiers municipaux, Président & » Conseillers de la Chambre de commerce de la ville » de Dunkerque, soussignés, qui avons lû avec attention » l'exposé de M. Duclos, Ingénieur en chef des travaux du » port de cette ville, mentionné en l'autre part, où nous » avons vu avec beaucoup d'étonnement le paragraphe » d'un Mémoire qui nous a été communiqué, où l'auteur » ose affirmer qu'étant consultés, nous désapprouverions » les travaux déjà faits du côté de la citadelle, & qui en » outre par les difficultés qu'il suscite, semble vouloir en » écarter la continuation;

» Nous, après en avoir mûrement délibéré, disons que » non-seulement les ouvrages déjà faits du susdit côté, » sont d'une utilité majeure, relativement aux navires qui » s'y amarrent, par la raison que tout le côté de ladite citadelle

» citadelle étoit ci-devant impraticable à tous navires pour » s'y amarrer, attendu que tous les pilots étoient déracinés » & renverſés, & que toutes les terres s'étoient éboulées en » très-grande partie dans le chenal, leſquelles terres ſe » tranſportoient par les courans ſur la barre à l'entrée du » port, & l'augmentoient tous les jours, mais que ſans » ce ſecours il n'y auroit eu aucune poſſibilité de pro- » curer des emplacemens de sûreté pour cent ſoixante-un » navires qui récemment nous ſont arrivés. Nous ajoute- » rons que dans la poſition actuelle où ſe trouve notre » port, nous ſommes néceſſités de ſupplier Sa Majeſté de » bien vouloir ordonner ſans délai la continuation de ces » travaux, attendu que les coudes dudit côté de la cita- » delle, qui entièrement devoient être relevés dans les » premiers mois de cette ſaiſon, ſont tellement nuiſibles » au commerce de ce port, que pluſieurs navires y ont » déjà eſſuyé des avaries notables; & paſſé quelques jours, » un navire chargé pour Hambourg, ayant pour plus de » 200,000# de marchandiſes précieuſes, a échoué ſur » le coffre formé pour favoriſer les fondations du mur » de prolongation du quai nouvellement conſtruit, & a » été rempli d'eau; & que ces événemens qui peuvent » ſe répéter journellement, occaſionneroient la ruine du » commerce.

» En foi de quoi nous avons rédigé le préſent certificat, afin » que ſans retard leſdits travaux ſoient continués ſans inter- » ruption, ce qui d'ailleurs eſt le vœu de tout le commerce.

» Fait à notre aſſemblée dans la maiſon commune, ce » ſix mai mil ſept cent quatre-vingt-dix. »

On ne ſera sûrement pas étonné qu'un vœu ainſi exprimé

ait déterminé le Miniſtre des finances à ordonner la repriſe des travaux ; il s'y eſt d'autant plus aiſément décidé, que les éclairciſſemens fournis par l'Ingénieur, & qui accompagnoient cette délibération, ne laiſſoient rien à déſirer, comme on aura pu en juger par le compte qu'on vient d'en rendre ; & d'ailleurs l'auteur du Mémoire fait en 1789, ſeule réclamation qui exiſtât alors, avoit invoqué préciſément l'opinion des Officiers municipaux & de la Chambre du commerce.

Je crois devoir tranſcrire encore ici une ſeconde lettre écrite à l'Ingénieur en chef par la Municipalité de Dunkerque, à l'occaſion de la préſente dénonciation.

« Nous avons pris, Monſieur, beaucoup d'intérêt à la » communication que vous avez bien voulu nous donner » de votre réponſe à la dénonciation du ſieur Bouchette, » contre les travaux du port de Dunkerque ; nous n'avions » pas beſoin de cette nouvelle défenſe de votre part, pour » connoître l'utilité & la ſolidité des ouvrages que vous avez » dirigés depuis la fin de 1785, qui ne méritent que des » éloges que nous avons partagés avec la Chambre de » commerce & tous nos meilleurs citoyens. Nous ne » pouvons, Monſieur, que vous réitérer la ſatisfaction que » nous en avons, & les contradicteurs, tels qu'ils puiſſent » être, ne pourront jamais démontrer le contraire. Nous » diſons, au ſurplus, que le vœu & l'intérêt public a » paru décider le Gouvernement à vous autoriſer à com- » mencer les travaux par le côté de la citadelle qui pour- » lors étoit hériſſé d'écueils qui nuiſoient à la navigation ; » d'ailleurs des éboulemens fréquens encombroient notre » port. Nous ſommes, au ſurplus, bien perſuadés que ſi

» vous aviez eu les fonds requis, les ouvrages relatifs au » baſſin n'auroient pas été retardés, & qu'à ce défaut vous » avez voulu nous repréſenter un travail effectif & néceſſaire, » d'autant plus important que vous n'aviez point de fon- » dations au ſoutien, tels qu'avoient avant 1785, les travaux » de cette époque.

» Par rapport au batardeau, rien n'eſt plus vrai que vous » n'avez pas pu le faire comme ci-devant en terre & ſable » vu que la navigation pour Bergues & l'écoulement des » eaux du pays ont néceſſité de changer les diſpoſitions » anciennement adoptées, qui en 1757 favoriſoient au » contraire la reconſtruction entrepriſe.

» Nous ne voyons rien dans vos travaux qui puiſſe vous » attirer des reproches; nous prierons nos Députés à Paris, » d'appuyer les moyens que vous avez de confondre ceux » qui vous traverſent, même à l'Aſſemblée Nationale, ſi » c'eſt le cas. Vous pourrez communiquer la préſente » à M. de la Millière, qui ſervira d'un hommage que nous » rendons à la vérité. »

« Nous ſommes, &c.

Peut-il reſter le moindre doute ſur l'utilité des ouvrages de Dunkerque, lorſqu'elle eſt ainſi atteſtée par ceux mêmes qui y ont un ſi grand intérêt? & doit-il reſter également le moindre doute ſur les motifs qui ont pu porter un habitant d'une ville voiſine à s'élever, & contre ces ouvrages & contre ceux qui les dirigent?

Ces travaux viennent cependant de donner lieu à une accuſation grave, & qui eſt portée devant les repréſentans de la nation, au moment même où ils ſont prêts à ſtatuer ſur le ſort des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées; & la

conclusion de cette accusation est, qu'il convient de leur ôter les travaux des ports maritimes de commerce pour les rendre à MM. les Ingénieurs militaires.

J'avouerai que d'après une pareille conclusion, on seroit tenté de croire que l'auteur de la dénonciation, non content de servir les vues des habitans de Bergues, a voulu aussi par quelques motifs de prédilection, que je ne peux assurément trouver extraordinaires, servir en même temps les intérêts du Génie militaire. Cependant j'aurois peine à me persuader qu'il l'eût fait de l'aveu des Officiers de ce corps; car alors ils l'eussent aidé à se procurer des renseignemens plus exacts, & sur les travaux qu'il attaquoit, & sur ceux qu'il préconisoit pour déprimer les autres; ils l'eussent garanti des exagérations sans nombre dans lesquelles il est tombé; mais un tel concert répugne à l'idée qu'on doit concevoir de la loyauté d'un corps si recommandable à tant de titres, & qui trouveroit dans le sein même de l'Assemblée Nationale des moyens si puissans de faire valoir ses intérêts: il a certes à cet égard de bien grands avantages sur les Ingénieurs des Ponts & Chaussées, & ils sont si grands de toute manière ces avantages, que je ne peux tirer ma confiance que de la force irrésistible de la raison.

Je ne répéterai point ici tout ce que j'ai dit dans mon premier Mémoire sur la réunion au Génie militaire des travaux des ports maritimes de commerce; je m'y réfère, ainsi qu'à des observations sommaires qui viennent de paroître depuis peu de temps. Je rappellerai seulement ici, & je ne cesserai de rappeler jusqu'au moment de la décision, ou jusqu'à ce qu'on m'ait enfin répondu sur ce point qu'il seroit absolument contraire aux principes mêmes de

l'Assemblée, de donner à un corps militaire, nécessairement toujours sous les ordres du Pouvoir exécutif pour la majeure partie de ses fonctions, la conduite de travaux qui, par leur nature, doivent être sous la direction & la surveillance des nouveaux corps administratifs : les écrits qui ont proposé l'attribution au Génie militaire, soit totale, soit partielle, des ouvrages confiés aux Ponts & Chaussées, ont tous évité de s'expliquer nettement sur les rapports qui existeroient entre les Ingénieurs militaires & ces corps administratifs ; & l'auteur même de la dénonciation se borne à observer qu'il faudra *obliger ces Officiers à se concerter en déférant en tout temps aux réquisitions qui leur seront faites de la part des Directoires d'administration.* Ce n'est point de *concert*, de *déférences* ni de *réquisitions* qu'il doit être question ici, mais d'*autorité* d'une part, & d'*obéissance* de l'autre ; or, sans vouloir assurément élever le moindre soupçon sur le patriotisme du corps royal du Génie, je dis qu'il est contre la nature de son service habituel & de son institution, que ses membres se soumettent individuellement au régime des Départemens dont ils seroient tenus de prendre les ordres ; je soutiens même que le serment qu'ils feroient de se mettre dans leur entière dépendance, seroit illusoire ou téméraire, parce qu'ils ne pourroient pas le tenir. Ce sont des Ingénieurs pour ainsi dire isolés, qui ne se tiennent entr'eux que par l'émulation & l'espoir de l'avancement, tels que les Ingénieurs des Ponts & Chaussées, qui seuls conviennent aux corps administratifs nouvellement créés. J'en appelle à l'expérience qu'en avoient faite la plupart des assemblées provinciales, même sous l'ancien régime : elle semble garantir que ces

Ingénieurs réuſſiront complètement à mériter la confiance des Départemens, qui auront plus de moyens que ces aſſemblées provinciales, de faire tourner leur zèle & leurs talens au profit de la choſe publique *(g)*.

(g) Je ne puis me refuſer, en finiſſant, à ajouter ici le témoignage de ſatisfaction que les Ingénieurs de la ci-devant province du Dauphiné viennent de recevoir de la Commiſſion intermédiaire des États, à la fin du compte rendu par elle, & je crois pouvoir aſſurer que ce ſuffrage ne ſera pas à beaucoup près le ſeul accordé aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées par les anciennes adminiſtrations.

« La Commiſſion intermédiaire qui a ſuivi dans les plus grands » détails tout ce qui a rapport aux travaux publics, ne peut ſe diſpenſer » de rendre la juſtice qui eſt due à MM. les Ingénieurs des Ponts & » Chauſſées: leur zèle pour le ſervice de la province s'eſt conſtamment » ſoutenu; les lumières & les talens qu'ils ont développés dans la » rédaction des projets & la conduite des ouvrages, ainſi que » l'honnêteté de leur conduite, n'a rien laiſſé à déſirer, & mérite » ce témoignage de ſatisfaction. »

RÉPONSE

A un Mémoire ſur l'établiſſement d'une Direction & Adminiſtration générale des travaux publics, relatifs à l'Agriculture & au Commerce.

CE Mémoire eſt diviſé en deux queſtions.

La première porte ſur l'utilité d'une direction & d'une adminiſtration générale des travaux publics, relatifs à l'agriculture & au commerce.

La ſeconde queſtion, en ſuppoſant la première décidée pour l'affirmative, a pour objet la forme ſous laquelle cette adminiſtration doit exiſter.

Sur la première queſtion, l'auteur établit tous les avantages d'une adminiſtration générale, comme étant ſeule capable d'aſſurer l'unité d'opérations dont il démontre la néceſſité, non-ſeulement pour l'intérêt de la nation priſe en maſſe, mais encore pour celui de tous les Départemens en particulier. Il prouve que l'économie & le progrès des ſciences doivent porter également à n'employer que des ſujets tirés de l'école des Ponts & Chauſſées. Je ne peux qu'applaudir à cette première partie du Mémoire qui offre un réſumé bien fait de quelques-uns des motifs que j'avois déjà fait valoir, & leur donne une nouvelle force par la manière dont ils ſont préſentés.

La ſeconde queſtion relative à la forme de l'établiſſement, eſt ſubdiviſée en trois autres ; ſavoir :

1.° Celle de la réunion du département des mines au département des Ponts & Chauſſées ;

2.° Celle de la réunion des Ingénieurs de ce dernier département au corps royal du Génie;

3.° Celle du maintien de l'ancien régime.

Sur la première de ces queſtions, l'auteur penſe que la réunion propoſée doit avoir lieu, & je ſuis du même avis. Aux motifs qu'il donne pour déterminer cette réunion, j'en ajouterois même un qui me ſemble encore plus fort, & que je tire de ce que l'école des mines, telle qu'elle eſt conſtituée, eſt preſque ſans objet. Cette école, en effet, a été formée en France à l'inſtar de celles qui ſont établies dans les pays étrangers où les mines appartiennent au Gouvernement, & où les exploitations doivent dès-lors être dirigées par des Ingénieurs placés ſous ſes ordres; mais il n'en eſt pas de même en France où les mines ſont conſidérées comme la propriété de ceux qui en ont obtenu la conceſſion. Il n'eſt donc plus poſſible de ſoumettre ces exploitations privées & alimentées par les fonds des conceſſionnaires, à la direction d'Ingénieurs envoyés par l'adminiſtration générale: il arriveroit le plus ſouvent que ces artiſtes ne ſeroient pas écoutés par les propriétaires des mines, car les moyens qu'ils ſe croiroient obligés de leur propoſer, ſeroient preſque toujours plus diſpendieux que ceux qui ſont employés par ces propriétaires. On dira peut-être que non-ſeulement l'intérêt privé, mais même l'intérêt général, & des motifs aſſurément bien puiſſans devroient porter à ſoumettre ces exploitations à des règles certaines, afin de prévenir par-là les dégâts immenſes & le mal ſouvent irréparable qu'occaſionnent trop fréquemment

les

les fausses manœuvres ; j'en conviendrai, mais je ne verrois qu'un moyen d'y parvenir, ce seroit de déclarer que les mines appartiennent à la nation, sauf la juste indemnité due aux propriétaires des terrains, & en conséquence de faire diriger les travaux par l'administration générale. Cependant on a lieu de croire que ce parti, susceptible peut-être de quelques inconvéniens, ne sera pas adopté dans le moment actuel ; mais si l'école des mines ne peut subsister d'une manière isolée, il faut au moins tâcher de conserver un centre de connoissances d'où puissent se répandre dans le royaume des hommes capables de diriger par leurs conseils les concessionnaires qui voudront y recourir. Je crois que dans cette vue, rien n'est mieux imaginé que de rendre les Ingénieurs des Ponts & Chaussées dépositaires de ces connoissances, en les faisant entrer à l'avenir dans le cours des études nécessaires pour parvenir au grade de Sous-ingénieur ; alors il y aura dans tous les points de la France des hommes instruits en minéralogie, & ceux qui auront fait le plus de progrès dans cette science, seront placés dans les pays les plus riches en mines. Ces hommes se trouveront à portée des différentes exploitations ; mais étant appelés par d'autres fonctions principales dans le lieu fixé pour leur résidence, ils n'y resteront jamais oisifs, comme l'ont été le plus ordinairement les Ingénieurs des mines dans les provinces où ils ont été envoyés. C'est au surplus au rapporteur du Comité des finances qu'il appartient de développer davantage cette idée ; il l'a conçue & substituée à d'autres moyens de réforme de l'école actuelle des mines, que j'avois imaginés, & auxquels celui-ci me semble bien préférable.

J'ai toujours jugé, depuis trois ans environ que le dépar-

tement des mines m'a été confié, que l'école ne pouvoit subsister telle qu'elle avoit été établie; & le Mémoire très-bien fait d'ailleurs qu'ont publié, il y a quelques mois, les Ingénieurs des mines, n'a pu me faire changer d'opinion sur ce point; mais en proposant, fort à regret, la suppression de cet établissement, je ne peux m'empêcher d'observer que cette école avoit formé des sujets pour la plupart distingués, dont le sort mérite d'être pris en considération par l'Assemblée Nationale, d'autant que presque tous ceux qui s'y sont formés, & qui ont dirigé leurs études de ce côté, ne sont déjà plus d'âge à débuter dans une autre carrière. Il existe en outre quelques anciens Inspecteurs antérieurs à cet établissement, qui ont bien mérité de la patrie par la longueur & l'utilité de leurs services.

La proposition de réunir les Ponts & Chaussées au Génie militaire, forme l'objet de la seconde question. Je crois avoir suffisamment combattu cette proposition, & même par des moyens plus forts que ceux qu'emploie l'auteur du Mémoire. J'ajouterai ici une seule réflexion; je ne peux croire que dans le moment actuel où l'on considère l'homme en général beaucoup plus que les individus, l'avantage d'employer tous les membres d'une corporation devenue abusivement beaucoup trop nombreuse, puisse l'emporter sur les inconvéniens multipliés qu'il y auroit à vouloir la subordonner aux nouveaux corps administratifs. Le corps royal du Génie peut assurément mériter des prérogatives, mais il obtiendroit une distinction inouie, si dans cet instant de réformes générales, & uniquement parce qu'il se trouve, de son propre aveu, en grande partie inutile, il parvenoit à se faire donner la direction des travaux les plus importans &

les plus étendus du royaume. Seroit-il propoſable lorſque ces travaux ſont au milieu de leur exécution, d'en ôter la conduite à des Ingénieurs qui ont au moins ſur les premiers l'avantage de près de trente ans de pratique & d'expérience? L'Aſſemblée Nationale ne prendra certainement point un tel parti, elle réduira ce corps au nombre d'officiers qu'elle jugera ſuffiſant, & elle pourra trouver dans ſa ſageſſe des moyens d'opérer aſſez promptement cette réforme, ſans priver de ſon état aucun des membres de ce même corps.

Je paſſe au troiſième & dernier objet de ce Mémoire, qui eſt celui ſur lequel l'auteur s'eſt le plus étendu, & qui paroît avoir été ſon but principal; il conſiſte à examiner s'il convient de conſerver l'ancienne adminiſtration des Ponts & Chauſſées. L'auteur prétend qu'une telle propoſition ſeroit *aviliſſante pour la majeſté de l'Aſſemblée Nationale, qui connoiſſant tous les abus de l'ancien régime, ne pourroit le laiſſer ſubſtituer même par forme d'eſſai.* S'il exiſte des abus dans cette adminiſtration, il faut certainement les réformer; mais je crois avoir démontré que ceux qui avoient pu s'y gliſſer, diſparoiſſent néceſſairement d'eux-mêmes, par le ſeul effet du nouvel ordre de choſes qui vient de s'établir. Perſonne n'avoit encore rien oppoſé à cette partie de mon Mémoire, & comme on va le voir, ce ne ſont point les abus qui réellement exiſtoient & qui pouvoient intéreſſer le ſervice dont l'auteur s'eſt occupé principalement, mais de tout ce qui touchoit les Ingénieurs, & de ce qui pouvoit, ſuivant lui, rendre leur état plus tranquille & leur ſort plus aſſuré.

On ne trouve pas dans la dernière partie de cet écrit la même méthode que dans le commencement; il y règne

au contraire du désordre, de la confusion & quelquefois même de l'obscurité; ce qui s'y fait sur-tout remarquer, c'est un vœu très-prononcé pour l'indépendance & un désir bien décidé de me nuire: on y reconnoît d'ailleurs que l'auteur est peu instruit sur tous les objets qu'il prétend traiter; & si, comme cela ne paroît que trop vraisemblable, il tient aux Ponts & Chaussées, il est au moins bien évident qu'il débute à peine dans cette carrière *(h)*.

Ces abus qui sont présentés comme tellement énormes, que *l'Assemblée Nationale ne pourroit, sans avilir sa majesté, les laisser subsister*, sont d'abord simplement indiqués, & l'auteur y revient ensuite dans la discussion des trois bases sur lesquelles il annonce que doit poser le nouveau régime. Les voici littéralement transcrites.

1.° Encouragement dans les études par la perspective d'un bien-être pour la suppression de l'arbitraire dans l'avancement aux différens grades.

2.° Simplicité des moyens pour établir une subordination parfaite, fondée plutôt sur l'estime que sur la crainte.

3.° Économie dans toutes les parties de l'administration.

PREMIERE BASE.

C'EST en prétendant développer cette première vue énoncée d'une manière peu intelligible, que l'auteur manifeste ce désir dont j'ai déjà parlé de rendre les Ingénieurs le plus

---

(h) Je me fais d'autant moins de peine d'indiquer ici que cet ouvrage, selon toutes les apparences, est d'un sujet de l'école des Ponts & Chaussées, que je crois être bien sûr qu'aucun des autres élèves n'approuve cette partie du Mémoire.

indépendans qu'il lui ſeroit poſſible. Il veut qu'ils ne ſoient ni choiſis, ni déplacés, ni même payés par les Départemens ſous les ordres deſquels ils ſe trouveront. Sur le choix, je ſuis certainement de ſon avis, & je n'ai rien à ajouter à cet égard aux obſervations qui viennent de paroître ſur les inconvéniens, je dirai même ſur l'impoſſibilité de charger les corps adminiſtratifs de ſe choiſir des Ingénieurs. Quant au droit de les déplacer & même de les payer, que l'auteur veut ôter aux Départemens, il ſe fonde ſur le danger qu'il y auroit à les mettre trop entièrement dans cette dépendance; il prétend qu'alors ils ne ſeroient plus occupés dans la formation des projets, que de l'intérêt particulier du Corps adminiſtratif auquel ils ſeroient attachés; qu'ils oublîroient, & que ſouvent même, pour ne pas s'expoſer à perdre leur état, ils contrarieroient l'intérêt général. Ces motifs ſont au moins exagérés, car les intérêts particuliers des Départemens, lorſqu'ils voudront tout y ſacrifier, ſe trouveront néceſſairement contrariés par les intérêts des Départemens voiſins; & delà naîtra une diſcuſſion qui ſe terminera par une déciſion de l'adminiſtration générale: en un mot, on ſuivra à cet égard ce qui ſe pratiquoit déjà, & les différends de ce genre ſeront terminés comme l'étoient ci-devant ceux qui s'élevoient entre les anciennes provinces. L'influence des Ingénieurs particuliers, & leur condeſcendance pour les corps adminiſtratifs dont ils dépendront, ne ſeront donc nullement à craindre; & ſi quelques-uns de ces Ingénieurs ſe croyent obligés, par des vues d'intérêt général, à propoſer des projets qui ne conviennent pas à leurs Départemens, ſi par-là ils éprouvent de leur part des injuſtices, alors ils ne perdront pas pour

cela leur état ; mais ils ſeront ſeulement expoſés à un déplacement. Ce ſimple déplacement, je l'avoue, ſera lui-même un inconvénient, mais il ſera un inconvénient néceſſaire ; & bien moindre que celui de forcer les Départemens à conſerver des Ingénieurs qui ne leur conviendroient pas ; je n'en connoîtrois pas de plus dangereux.

La propoſition de ne pas faire payer les Ingénieurs par les corps adminiſtratifs, eſt également inadmiſſible. L'auteur ſemble donner pour motif de cette propoſition, que lorſque dans un Département il ſe trouvera un grand nombre de travaux qui ſeront de nature à être dirigés ſur les fonds du tréſor public, il ſera néceſſaire d'y raſſembler un plus grand nombre d'Ingénieurs, & qu'il ne ſeroit pas juſte que ce Département ſeul fût obligé de ſupporter cet accroiſſement de dépenſe ; mais alors cet accroiſſement ſera pris ſur les fonds extraordinaires, & il ne peut y avoir de raiſon ſuffiſante de ne pas laiſſer le traitement des Ingénieurs à la diſpoſition des adminiſtrateurs ſous les ordres deſquels ils ſeront. Il conviendroit, à la vérité, de fixer le fonds du traitement, mais il faut que les gratifications dépendent de la ſatisfaction que méritera leur ſervice.

L'auteur revenant enſuite ſur le choix des Ingénieurs, ſemble vouloir qu'il ne ſoit plus laiſſé au Miniſtre des finances, ſur la propoſition du Commiſſaire du Conſeil, chargé du département des Ponts & Chauſſées, qui en effet influoit beaucoup ſur ce choix. Il prétend que dans l'ancien régime, le Commiſſaire du Conſeil *diſpoſoit de places auxquelles le mérite ſeul devoit faire, parvenir, & étoit l'arbitre abſolu du ſort & de l'honneur des individus chargés de la direction des travaux.*

Je n'ai pu bien reconnoître si c'étoit mes fonctions en général, ou la manière dont je les ai remplies, que l'auteur attaquoit en cet endroit; je vais supposer que sa critique embrasse le tout, & je commencerai par assurer que si dans le cours de mon administration, il m'est arrivé d'obliger quelques Ingénieurs de différens grades à prendre leur retraite, je ne l'ai jamais fait que sur la demande des administrateurs particuliers des provinces sous les ordres desquels ils se trouvoient. On dira peut-être que j'ai obligé quelques élèves à quitter l'école des Ponts & Chaussées; mais je ne m'y suis porté que sur la demande, & même souvent sur les instances du chef respectable de cette école *(i)*, & du digne adjoint qu'il s'étoit fait donner *(k)*. Si dans deux ou trois occasions seulement je me suis permis d'avoir une autre opinion que la leur, ce n'a été uniquement que pour les engager à user d'indulgence, & à faire l'épreuve du repentir que témoignoient des sujets désignés par eux pour quitter l'école. Je puis affirmer avec la plus parfaite confiance, qu'on ne me citera pas un seul fait contraire à ce que j'avance ici.

Quant à la nomination des Ingénieurs, je me suis imposé la loi de ne me mêler jamais de celle des élèves aux places de Sous-ingénieurs. Il est vrai que j'ai beaucoup dirigé, & peut-être beaucoup plus que n'avoient fait mes prédécesseurs, les choix subséquens des sujets qui étoient dans le cas, soit d'avancer en grade, soit de passer dans les différens départemens où leurs services

---

(i) M. Perronet.
(k) M. de Chezy.

me ſembloient devoir être plus utiles ; mais je demande qu'on me cite un ſeul de ces choix qui ait eu l'apparence de la faveur, & auquel on puiſſe reprocher d'avoir été déterminé par aucune ſollicitation particulière. Je demande ſi au contraire preſque toutes les places remplies depuis quelques années par ceux que j'y ai appelés, ne le ſont pas utilement pour le bien du ſervice *(l)* ?

Mais comme en ſuppoſant même que j'aye été aſſez heureux pour me tromper moins qu'un autre dans le choix des ſujets, & que mes fréquentes tournées m'ayent mis à portée de les

(l) L'auteur me reproche d'avoir fait nommer depuis peu pour Inſpecteur de l'école, *un jeune homme ſans qu'il fût encore Ingénieur, & quoique l'Inſpecteur & le Sous-inſpecteur actuellement en exercice n'euſſent pas donné leur démiſſion.* Celui que l'auteur déſigne ainſi, eſt M. de Prony, âgé de 35 ans, & déjà très-avantageuſement connu par un Traité d'architecture hydraulique, imprimé avec l'approbation de l'Académie des Sciences, & qui eſt ſuivi comme ouvrage claſſique à l'école des Ponts & Chauſſées. Il eſt également connu tant par la traduction de différens morceaux tirés des Tranſactions philoſophiques, que par pluſieurs Mémoires lûs à l'Académie des Sciences, & deſtinés à être imprimés dans ſes recueils ; enfin il compoſe dans ce moment le Dictionnaire des Ponts & Chauſſées, faiſant partie de la nouvelle Encyclopédie. C'eſt M. Perronet qui m'engagea, il y a pluſieurs années, à appeler cet Ingénieur à Paris, dans l'intention de l'attacher à l'école ; & ſi pour employer un ſujet auſſi diſtingué dans une place à laquelle ſes connoiſſances ſemblent le rendre bien plus propre qu'un autre, je n'ai pas attendu qu'il fût Ingénieur en chef, je n'ai fait que me conformer à ce qui s'eſt pratiqué juſqu'à cet inſtant. Quant aux deux autres chefs de l'école, qui étoient déjà en exercice & qui y ſont toujours, on peut leur demander s'ils ont eu à ſe plaindre de ce choix, auquel ils ont au contraire fort applaudi l'un & l'autre.

connoître

connoître assez pour les employer de la manière la plus convenable. Comme il se pourroit cependant que la forme suivie jusqu'à présent pour les choix se trouvât vicieuse, je demande quelle seroit celle qu'il faudroit y substituer ; l'auteur ne s'explique pas positivement à cet égard, mais il semble indiquer qu'il faudroit laisser la nomination aux places à la disposition des Inspecteurs généraux des Ponts & Chaussées. Je doute que ces Inspecteurs acceptassent sans répugnance cette fonction, qui leur attireroit bien souvent des inimitiés personnelles de la part de ceux destinés à devenir un jour leurs égaux. Comment d'ailleurs ces choix, qui doivent être faits à mesure que les places viennent à vaquer, pourroient ils l'être par des Inspecteurs généraux, qui, vu la nature de leur service, se trouvent toujours dispersés pendant près de la moitié de l'année ? ce moyen me semble donc inadmissible.

Je voudrois, je le proteste bien sincèrement, en imaginer un autre qui pût ne pas faire dépendre d'un seul homme l'avancement des sujets, car je reconnois & j'ai reconnu toute ma vie que le jugement d'un seul pouvoit avoir des inconvéniens; mais jusqu'à présent j'ai cherché inutilement ce qu'on pourroit substituer à ce qui s'est toujours pratiqué. La voie du concours qui s'offre assez naturellement, & qu'on seroit tenté de proposer pour toutes les places vacantes, ne peut avoir lieu pour les Ingénieurs des Ponts & Chaussées après leur sortie de l'école; car le concours dans ce cas n'auroit pas seulement pour objet de juger du mérite des compositions, & il faudroit principalement s'assurer qu'elles eussent été faites par ceux qui les présenteroient. Un pareil concours exige donc un travail fait en commun, & par conséquent un rassemblement ; or,

comment imaginer de pouvoir, même à des époques fixes de l'année, réunir ainſi les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées? que deviendroit leur ſervice pendant ce temps, & comment pourroient-ils ſupporter les frais de ces voyages? Ces frais ſeroient toujours en pure perte pour la plupart des concurrens, qui de plus ſe trouveroient bientôt dans le cas de s'y expoſer de nouveau.

Il n'exiſte donc, du moins je le crois, aucun moyen à ſubſtituer à la forme actuelle : mais lorſque la confiance accordée à un ſeul homme, ſera reconnue avoir été mal placée, il faudra la lui retirer.

Le même eſprit d'indépendance que j'ai cru apercevoir dans la plupart des propoſitions de l'auteur, le porte à s'élever contre l'uſage de faire paſſer, malgré eux, les Ingénieurs dans des départemens où leurs ſervices ſont jugés devoir les appeler. Il eſt inconteſtable que les déplacemens ont en général de l'inconvénient, en ce qu'ils mettent de l'interruption dans le ſervice, mais il en eſt cependant de néceſſaires. Au ſurplus, ceux de ce genre qui peuvent avoir lieu contre le gré des Ingénieurs, ne ſont pas ſi fréquens qu'on pourroit l'imaginer, car depuis près de dix ans je ne me ſuis trouvé qu'une ſeule fois dans le cas d'obliger un Ingénieur, un peu contre ſa volonté, à quitter un département où il étoit aimé & conſidéré, & dans lequel on eût déſiré de le conſerver; mais l'Adminiſtration provinciale ſous les ordres de laquelle il étoit, ſentit la néceſſité d'en faire le ſacrifice, & cet Ingénieur n'a pas eu aſſurément à ſe repentir de ce changement. Je ſens que les Départemens pourront ſouvent être dans le cas de demander à conſerver pour Ingénieurs en chef les ſujets auxquels ils étoient habitués, & dont ils

étoient satisfaits ; cela avoit déjà lieu sous l'ancien régime, & plusieurs nominations de ce genre ont été faites depuis quelques années ; il faut cependant éviter le plus qu'il sera possible que les nominations soient décidées par des motifs de convenances particulières, telles que celle de laisser toujours un Ingénieur, soit dans le lieu de sa naissance, soit dans celui où il se seroit marié. Tout sujet qui se destine aux Ponts & Chaussées, doit bien se persuader d'avance qu'un de ses premiers devoirs est de se transporter par-tout où l'appellera le bien du service ; c'est donc à lui à juger, avant d'embrasser cet état, s'il peut s'en imposer les obligations, & à prendre ensuite quelque confiance dans ses supérieurs à qui l'on ne doit prêter d'ailleurs sur le point dont il s'agit, que des vues désintéressées, & conséquemment non suspectes. Est-il probable en effet que sans motifs d'utilité générale, ils puissent se porter à déplacer les Ingénieurs ? & si ces motifs existent, l'intérêt particulier doit-il encore ici se trouver en opposition avec l'intérêt public ?

DEUXIEME BASE.

Simplicité des moyens pour établir une subordination parfaite, fondée plutôt sur l'estime que sur la crainte.

Cette seconde proposition, ou cette seconde base, pour me servir des expressions de l'auteur, n'est suivie d'aucun développement ; il profère seulement quelques plaintes vagues *sur la subordination forcée qui résultoit des maximes barbares de l'ancien régime*, mais toujours sans articuler aucun fait ; & il demande ensuite à l'Assemblée Nationale de fixer le

mode d'autorité des adminiſtrations de département, & des chefs de la direction générale ſur les Ingénieurs, ainſi que celle des chefs de l'école ſur les élèves. Le mode de l'autorité des Départemens eſt bien facile à établir, car elle ne doit avoir aucune borne dans tout ce qui concerne le ſervice, tant que ces Ingénieurs ſeront employés ſous leurs ordres. Quant à l'autorité de la direction générale ſur les Ingénieurs, ſes limites ſe trouvent naturellement fixées, puiſqu'ils n'ont de rapport à avoir avec cette direction quand ils ſont employés, que pour leur déplacement ou leur avancement. Enfin relativement à l'autorité des chefs de l'école ſur les élèves, je ſuis bien loin de croire que les chefs actuels ayent jamais abuſé de celle qui leur a été confiée, & que je leur ai laiſſée toute entière; mais il ſeroit peut-être poſſible de préſenter des vues utiles à cet égard, & ſi quelques-unes étoient offertes, je ſoumettrois à l'Aſſemblée Nationale les réflexions dont je pourrois les juger ſuſceptibles.

TROISIEME BASE.

Economie dans toutes les parties d'Adminiſtration.

L'AUTEUR ſur ce dernier article, ſe propoſe de faire une économie de 31,000# ſur les frais d'adminiſtration générale que le Comité des finances a été d'avis de fixer à 206,000#, & il rapproche cette ſomme de celle de 1,147,708# que coûtoient auparavant tous les frais de conduite, attendu qu'ils comprenoient les appointemens des Ingénieurs employés dans les provinces; mais ces mêmes frais auront toujours lieu, ainſi que l'auteur en convient lui-même enſuite: ce raprochement étoit donc pour le moins inutile.

Cette dernière partie du Mémoire relative à l'économie, quoique diviſée en huit propoſitions, peut ſe réduire à trois; toutes les autres en ſont des conſéquences, ou préſentent des détails qui ſemblent aſſez inutiles à examiner ici. Ces propoſitions conſiſtent à ſupprimer,

1.° La place de Commiſſaire du Conſeil;

2.° Les bureaux pour les expéditions;

3.° L'établiſſement nouvellement formé pour les Ponts & Chauſſées.

Quant à la place que j'occupe, l'auteur propoſe de la faire remplir par le premier Ingénieur; il en donne, autant que j'ai pu l'apercevoir, pour motifs, d'une part, que la comptabilité particulière qui lui ſemble avoir dû former juſqu'à préſent la principale fonction de cette place, n'a plus d'objet, puiſqu'il ne doit exiſter à l'avenir qu'un mode uniforme de comptabilité; & d'un autre côté, il établit que le chef d'une direction des travaux publics, ne peut être que l'homme le plus inſtruit dans cette partie, conſéquemment que c'eſt au premier Ingénieur à remplir cette place. Je ne conçois vraiment pas ce que l'auteur veut dire ici, & sûrement il ne le conçoit pas plus lui-même; il s'érige en réformateur de fonctions dont il n'a pas la première idée. La comptabilité pourra en effet avoir moins d'objet, lorſque les nouveaux Départemens n'auront le plus ordinairement à conſommer que des fonds impoſés ſur eux, & remis entièrement à leur diſpoſition; mais cette comptabilité n'étoit qu'une des moindres parties de mes fonctions. Il ſeroit certainement très-avantageux que les connoiſſances de l'art fuſſent poſſédées, au moins juſqu'à un certain point, par celui qui eſt à la tête de cette partie d'adminiſtration; mais elle eſt trop loin d'être bornée

à ce qui tient à l'art, pour qu'un artiſte y fût appelé excluſivement, & ne ſe trouvât pas dans la néceſſité de ſacrifier, ou l'adminiſtration à l'art, ou l'art à l'adminiſtration. J'ajouterai que l'eſpèce d'étude à laquelle il a dû ſe livrer toute ſa vie, pour ſe diſtinguer dans la carrière qu'il a parcourue, eſt bien peu propre à lui donner le tact & l'habitude néceſſaires pour traiter des affaires d'un genre bien oppoſé, dont l'auteur prétend lui attribuer la connoiſſance. Je n'en dirai pas davantage ſur ce premier point, & je renverrai l'auteur à à mon premier Mémoire, pour juger de l'étendue des fonctions de l'adminiſtrateur des Ponts & Chauſſées. Je pourrois, pour lui faire reconnoître à quel point elles ſont utiles, lui citer d'autres autorités, comme, par exemple, celle des adminiſtrations provinciales, avec leſquelles j'ai eu des rapports multipliés dans ces dernières années.

La ſeconde propoſition qui tend à ſupprimer le bureau des Ponts & Chauſſées, ne mérite en vérité pas qu'on s'y arrête, & l'exiſtence de ce bureau eſt une conſéquence de la multiplicité & de l'étendue des objets qui, depuis la nouvelle diviſion du royaume, viendront plus que jamais aboutir à ce centre commun dont la néceſſité indiſpenſable ſemble actuellement bien reconnue. Je paſſe donc au dernier article qui concerne l'établiſſement.

C'eſt ici où l'auteur, ſans que je puiſſe en imaginer le motif, a le plus manifeſté l'intention de me nuire : quelques détails dans leſquels je vais entrer, prouveront, je le crois, à quel point il s'eſt égaré.

En 1786, la maiſon ſituée rue de la Perle, dans laquelle

étoit établie l'école des Ponts & Chauſſées, ainſi que le dépôt des plans, ayant été vendue à un propriétaire qui vouloit l'occuper, M. Perronet me fit connoître la néceſſité de chercher un autre local, & je conçus alors, de concert avec lui, le projet de réunir dans le même lieu, tant l'école & le dépôt des plans, que le bureau des expéditions des Ponts & Chauſſées, & le logement du Commiſſaire du Conſeil chargé de cette partie d'adminiſtration. Les avantages qui devoient réſulter de cette réunion pour le public ſont évidens; car dans l'état actuel, ceux qui ont affaire au département des Ponts & Chauſſées, ſont renvoyés continuellement dans deux ou trois endroits différens : j'y trouvois d'ailleurs le moyen, ainſi que je l'ai dit dans mon Mémoire, d'avoir plus de rapports avec les élèves; & ſans vouloir prendre ſur eux une autorité plus immédiate, je jugeois qu'il ſeroit utile & pour eux & pour moi de les connoître davantage, & d'en être moi-même plus connu.

J'ai cherché pendant plus d'un an le lieu dans lequel je pourrois exécuter ce projet, & pendant ce temps, j'en ai comparé enſemble juſqu'à ſeize différens qui m'ont été propoſés; enfin j'ai cru devoir m'arrêter à l'établiſſement actuellement formé rue Saint-Lazare, qui d'abord eſt moins éloigné du centre d'activité de Paris, que celui où l'école a ſubſiſté pendant ſi long-temps rue de la Perle, & qui enſuite n'auroit pu être plus rapproché de ce centre, ſans une augmentation de loyer conſidérable. Cet établiſſement eſt placé dans un quartier où les élèves peuvent trouver des logemens à meilleur marché que dans tout autre. Les bureaux, ainſi que les ſales des écoles, occupent un emplacement plus que double

du local très-resserré dans lequel ils étoient contenus auparavant. L'Inspecteur & le Sous-inspecteur y sont certainement bien mieux logés qu'ils ne l'avoient été jusqu'ici, & tous ces avantages ont été obtenus pour une augmentation de loyer peu considérable, eu égard aux circonstances. J'avois cru, & je persiste à croire, qu'en proposant cet arrangement au Ministre des finances, j'avois fait une chose vraiment utile. Un grand nombre de membres de l'Assemblée Nationale, qui ont vu cet établissement, pourroient l'attester; & s'il en est encore qui puissent en douter, je les supplie de le visiter, & de me demander sur cet article tous les renseignemens possibles, je suis prêt à les leur donner *(m)*.

M. de Villedeuil approuva ce projet le 16 août 1787; & ce fut le même jour & au même moment que, sur ma proposition, ce Ministre arrêta que je payerois un loyer de 7000 livres. L'auteur de ce Mémoire paroit connoître tous les détails d'un arrangement que je n'ai pas eu plus de raisons de tenir caché qu'aucune autre de mes actions. Comment suppose-t-il donc que ce n'est que depuis peu que j'ai reconnu la nécessité de proposer de mettre ce loyer à ma charge

---

(m) Si je m'étois trompé, & que le Ministre des finances se fût trompé lui-même, lorsqu'il a approuvé cet arrangement, il seroit au moins bien injuste d'en faire tomber le reproche sur M. de Calonne qui n'étoit plus en place à cet époque. Ce Ministre au contraire avoit su, ainsi que moi, résister à des projets bien plus séduisans, & dont l'objet étoit de construire pour l'établissement des Ponts & Chaussées un monument plein de grandeur & de goût; mais la dépense en étoit trop considérable pour qu'ils dussent être agréés.

de

Je laiſſe au lecteur à donner à cette ſuppoſition le nom qu'elle peut mériter : quant au motif, il a été bien évidemment de donner à penſer que j'avois voulu profiter de la formation de cet établiſſement, pour me procurer un logement gratuit. Je pouvois aſſurément le faire, car à beaucoup d'exemples de grâces pareilles ſe réuniſſoient l'extrême médiocrité de ma fortune & vingt-quatre années de travaux, dont les dix-huit premières ſe ſont écoulées ſans que j'aye obtenu même un traitement ſuffiſant pour m'indemniſer de mes frais de réception & de l'intérêt de la finance de ma charge. C'en eût été ſans doute aſſez pour me juſtifier, mais je n'ai pas même penſé à m'en prévaloir ; dans cette circonſtance de ma vie j'ai voulu, comme dans toutes les autres, éviter juſqu'à l'ombre du ſoupçon, & l'auteur du Mémoire en étoit bien parfaitement inſtruit. Je l'abandonne au repentir dont je veux le croire encore ſuſceptible, & je me hâte de terminer cette diſcuſſion pour qu'elle puiſſe être miſe à temps ſous les yeux de l'Aſſemblée Nationale.

Au moment où ce ſupplément achevoit de s'imprimer ; j'ai eu connoiſſance d'une lettre écrite au Comité des finances par le Directoire du Département de la Seine inférieure. L'objet principal de cette lettre eſt de demander que les travaux des ports de commerce continuent à être conduits par les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées : elle annonce en même temps que le vœu du Directoire eſt de laiſſer le choix des Ingénieurs à l'adminiſtration générale, qui eſt plus

à portée de donner à chaque Département les sujets qui lui conviendront le mieux. Ces deux objets sont vraiment les seuls susceptibles de quelque discussion, & l'opinion de ce Directoire sur l'un & sur l'autre, me paroît devoir être ici du plus grand poids ; car le Département de la Seine inférieure compte dans son seul arrondissement plus du tiers des ports de commerce dont il s'agit ; par cette même raison, c'est celui de tous qui doit avoir le plus d'Ingénieurs sous ses ordres, & qui a conséquemment le plus d'intérêt à ce qu'ils soient bien choisis. J'ai donc cru qu'il étoit infiniment important que cette lettre fût rendue publique.

COPIE de la Lettre écrite par les Administrateurs composant le Directoire du Département de la Seine inférieure, au Comité des finances, le 20 Septembre 1790.

MESSIEURS,

UNE question importante doit être soumise avant peu à la décision de l'Assemblée Nationale. *Rendra-t-on la direction des ports de commerce aux Officiers du Génie, ou continuera-t-on de la laisser aux Ingénieurs des Ponts & Chaussées !*

Quel que soit le Décret qui interviendra, il ne peut être indifférent au Département de la Seine inférieure ; & le Directoire croiroit manquer à la confiance de ses concitoyens, si dans le moment où la dispersion du Conseil d'administration l'empêche d'exprimer son vœu, il ne faisoit parvenir à l'Assemblée Nationale les réflexions que l'intérêt public lui inspire, & les observations que ses connoissances locales l'ont mis à portée de faire.

Le Département de la Seine inférieure, ſitué dans la poſition la plus favorable au commerce maritime, a cinq ports ſur l'Océan, & un ſur la rivière de Seine. Juſqu'à l'année 1762, ces ports ont été dirigés par des Ingénieurs militaires : à cette époque on confia aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées les travaux de Fécamp, Saint-Vallery, Dieppe & du Tréport, & en 1776, ſur les réclamations du commerce, ils furent chargés de ceux du Havre ; ainſi la queſtion ſoumiſe à l'Aſſemblée Nationale n'eſt point neuve pour nous. C'eſt par la comparaiſon de l'état ancien à l'état actuel, que nous pouvons former notre opinion ; & comme nous ſommes auſſi ſatisfaits de l'état actuel, que nous redoutons l'ancien régime, nous n'héſitons point à dire avec le commerce, que *nous déſirons que la direction des ports ſoit continuée aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées.*

L'Aſſemblée Nationale, en prononçant entre les deux corps d'Ingénieurs qui prétendent être chargés des travaux des ports, ne peut guère ſe déterminer que d'après les conſidérations ſuivantes :

Économie.
Perfection dans les travaux.
Avantage du commerce.
Unité dans l'adminiſtration.

C'eſt auſſi par l'examen de ces conſidérations, qui toutes ſont à l'avantage des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, que nous nous déterminons en leur faveur. En donnant un peu de développement à ces idées, nous rendrons compte de nos motifs.

§. I.er *Économie.*

Il eſt deux eſpèces d'économie dans les travaux publics.

L'une qui tient à l'art, conſiſte à bien concevoir & bien projeter les travaux à entreprendre, de manière que tous les cas ſoient prévus, qu'il n'y ait point à défaire ce qu'on a déjà fait, que toutes les parties d'un projet ſe ſervent mutuellement, qu'il n'y ait rien de trop, & que rien ne ſoit oublié.

L'autre tient aux détails d'exécution, à la comptabilité, au nombre & au traitement des prépoſés aux travaux.

La première dépend de l'inſtruction & de l'expérience des Ingénieurs.

La ſeconde dépend encore de l'expérience des Ingénieurs, & de leur plus ou moins grande connexité avec les adminiſtrateurs chargés de les ſurveiller.

En faiſant l'application de ces conditions aux Ingénieurs militaires & aux Ingénieurs civils, on voit qu'elles ſont toutes à l'avantage de ces derniers. En effet, les Ingénieurs civils ſont auſſi inſtruits que les Ingénieurs militaires, puiſque leur éducation eſt ſemblable, & que les ſciences enſeignées dans l'école de Mezières, le ſont également dans l'école des Ponts & Chauſſées; mais comme l'inſtruction conſiſte moins dans les études préliminaires que dans l'application qu'on en fait, on peut dire que les Ingénieurs civils ſont plus inſtruits dans la ſcience qui a pour objet les travaux publics, que les Ingénieurs militaires, puiſque ceux-ci ont dû faire l'application de leurs études à la ſcience de l'attaque & de la défenſe des places, ſcience totalement étrangère à celle des conſtructions civiles, tandis que les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées ont dû s'occuper conſtamment de tout ce qui y a rapport.

Quant à l'expérience, il ſeroit dériſoire de mettre en oppoſition les Ingénieurs militaires & les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées. Depuis quarante ans que leur corps eſt établi, ces derniers ont couvert la France de leurs utiles travaux: depuis vingt-huit ans qu'ils ſont chargés des ports de commerce, ils les ont ou réparés ou reconſtruits; & ſi l'expérience s'acquiert par la pratique, il eſt hors de doute qu'il n'eſt point de corporation qui puiſſe, relativement aux travaux civils, être comparée aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées.

Les Ingénieurs civils ont donc ſur leurs competiteurs l'avantage de l'inſtruction & de l'expérience, & conſéquemment ſont plus propres à procurer l'eſpèce d'économie qui dépend de ces deux conditions.

Quant à la ſeconde eſpèce d'économie, nul doute que l'expérience des Ingénieurs civils ne leur donne les moyens de ſimplifier tous ces détails d'exécution, ce qui ſeul peut en baiſſer le prix. Nul corps (du moins à en juger par les Ingénieurs du Département)

où la comptabilité ſoit plus claire, plus ſimple, plus méthodique ; nul corps où les traitemens ſoient moindres, & le nombre des employés moins conſidérable. Un ſeul Ingénieur eſt chargé des travaux de Dieppe & du Tréport ; un autre exécute ceux de Fécamp & de Saint-Valery, & ce n'eſt qu'au Havre ſeul que l'immenſité des ouvrages a contraint de les faire ſurveiller par trois Ingénieurs.

Mais en ſuppoſant pour un moment que ces avantages n'exiſtaſſent pas, en ſuppoſant par exemple que leur comptabilité fût auſſi embrouillée qu'elle eſt claire & facile, il ſuffiroit de le vouloir pour faire diſparoître cet inconvénient. Les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées ſont ſous l'adminiſtration des aſſemblées de Département & de Diſtrict : ils ſont donc des ſurveillans immédiats qui peuvent à chaque inſtant relever leurs erreurs, & rectifier celles qui ſe trouveroient dans les comptes qu'on peut leur demander chaque jour. Les corps adminiſtratifs auroient-ils la même facilité d'examen vis-à-vis des Ingénieurs militaires ? cela ne peut pas être. Les Officiers du Génie ſont indépendans des Départemens ; ils ont autant de raiſon pour s'éloigner des corps adminiſtratifs, que les Ingénieurs civils en ont pour s'en rapprocher. C'eſt preſque toujours un Officier général, ou du moins un Officier ſupérieur qui eſt chargé des grands travaux ; & de bonne foi, doit-on ſuppoſer qu'un Colonel ou un Maréchal-de-camp conſentiſſent à devenir comptables, & ſe ſoumiſſent aiſément aux ordres qui leur ſeroient donnés par les Aſſemblées adminiſtratives, lorſque d'ailleurs ils n'ont rien à en attendre, & qu'ils dépendent d'un Miniſtre particulier ? on ne doit pas le croire. La ſurveillance des Départemens & des Diſtricts ſeroit nulle ; les comptes ſeroient très-certainement auſſi exacts qu'avec les Ingénieurs civils, mais ils ne ſeroient connus que par leurs reſultats, & jamais les corps adminiſtratifs ne pourroient prendre connoiſſance des détails.

Ainſi, économie qui tient à la manière de projeter, économie qui tient aux détails de l'exécution & à la comptabilité, on les trouve dans les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, préférablement aux Ingénieurs militaires.

§. II. *Perfection dans les Travaux.*

NOUS avons démontré dans le paragraphe précédent, que les études préliminaires des Ingénieurs militaires & des Ingénieurs civils étoient semblables; nous avons démontré en outre que l'application constante de ces études préliminaires aux travaux civils, rendoit les Ingénieurs des Ponts & Chaussées plus instruits dans cette partie; enfin, que l'expérience étoit un titre de plus en leur faveur.

Dans cette position, il nous paroîtroit bien difficile qu'on pût attendre plus de perfection des ouvrages exécutés par les Ingénieurs militaires, que de ceux qui le sont par les Ingénieurs civils. Dans les sciences, il est impossible d'être universel, & l'on ne parvient à un haut degré de connoissances, que lorsque par une application constante à la partie qu'on a adoptée, on vient à bout de l'approfondir & d'en reculer les limites. Les Officiers du Génie sont plus capables que les Ingénieurs des Ponts & Chaussées, de diriger l'attaque & la défense des places; mais Vauban lui-même ne feroit pas un pont comme M. Perronet.

Si au surplus cette proposition pouvoit trouver des contradicteurs, nous invoquerions les faits. Nous citerions le défaut de système qui faisoit indéfiniment prolonger les épis & les jetées, & donner à ces dernières des directions dans tous les sens; nous citerions la jetée de Dieppe, les murs de quai de Saint-Valery, de Fécamp & du Havre qu'il faut reconstruire, parce qu'ils ont été fondés au-dessus du niveau des basses eaux; & nous mettrions en opposition les observations par lesquelles on a déterminé le cours du galet dans la Manche, & les causes de l'encombrement de nos ports; les principes d'après lesquels on a fixé la direction & le prolongement des jetées, la théorie des claire-voies, la perfection des écluses de chasse; & conséquemment à ces données qui font de la construction des ports sujets à alluvions, une science exacte & certaine, l'exécution des écluses de chasse & des jetées du Tréport, l'écluse de chasse de Dieppe, son estacade & le projet du nouveau port de cette ville, l'écluse de chasse de Saint-Valery, enfin la totalité des travaux

du Havre qui ſont faits ſous les yeux de la Municipalité, des navigateurs & du commerce, & dont la terminaiſon eſt également déſirée par tous.

§. III. *Intérêt du Commerce.*

Il eſt hors de doute que tous les ports qui ne ſont pas deſtinés à la marine de guerre, le ſont au commerce; c'eſt donc ſon intérêt qu'on doit avoir en vue, tant en projetant un port de mer, qu'en confiant ſon exécution à une corporation quelconque. Or, veut-on ſavoir quel eſt à cet égard le vœu du commerce ? un fait va nous l'apprendre. Juſqu'en 1776, le port du Havre avoit été dans le département des fortifications, lorſqu'à cette époque les Députés du commerce de cette ville demandèrent qu'il paſſât dans le département des finances; & cette demande qui leur fut accordée, a remis les travaux du port aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées qui les ont encore aujourd'hui.

Mais indépendamment de ce fait, la réflexion peut nous conduire aux mêmes réſultats.

Dans un port qui lui eſt deſtiné, le commerce doit dominer, & tout ce qui lui eſt étranger ne doit être regardé que comme acceſſoire.

L'intérêt du commerce exige en outre que ſes ports ſoient toujours ſurveillés, toujours entretenus, & que les réparations néceſſaires ne ſoient pas plus négligées pendant la guerre que pendant la paix.

Aucune de ces conditions ne ſera remplie, ſi l'on donne le ſoin des ports aux Ingénieurs militaires.

1.° Il n'eſt que trop vraiſemblable que les Officiers du Génie regarderont toujours les fortifications comme leur partie principale, & qu'ils chercheront à y ramener tous leurs travaux. Lors donc qu'ils auroient un port à conſtruire & à fortifier, ils enviſageroient les fortifications comme le principal, & le port comme l'acceſſoire; ainſi le port ſeroit fait pour les fortifications, & non point les fortifications pour le port: aſſez d'exemples juſtifient cette préſomption, pour qu'on puiſſe la regarder comme une réalité.

2° Pendant la guerre, les Officiers du Génie ſont employés, ſoit à aſſiéger des places, ſoit à les défendre. Les pertes qu'éprouve ce corps valeureux dans les occaſions périlleuſes où ſon ſervice l'expoſe, ſont un véhicule pour tous ſes membres qui briguent l'honneur de courir les mêmes haſards ; mais pendant ce temps que deviendroient les ports de commerce ! ſi, comme on n'en doute point, ce ſont les plus inſtruits des Ingénieurs militaires qu'on y emploîra pendant la paix, ce ſont auſſi ceux auxquels on aura le plus tôt recours en cas de guerre; ainſi les ports ſe trouveroient ſans directeurs, les ouvrages commencés reſteroient imparfaits, les entretiens journaliers ne pourroient pas ſe faire, & le commerce ſouffriroit de la ſuſpenſion des travaux qu'il faudroit reprendre à la paix, avec des frais d'autant plus conſidérables, qu'ils auroient été négligés plus long-temps.

L'intérêt du commerce concourt donc avec les vues d'économie & de perfection dans les travaux, pour faire laiſſer la direction des ports aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées.

§. IV. *Unité dans l'Adminiſtration.*

Cet objet n'éſt pas moins important que ceux qui le précèdent, & n'eſt pas plus favorable aux Officiers du Génie.

L'Aſſemblée Nationale paroît avoir le projet de confier aux aſſemblées de Département l'adminiſtration des travaux des ports de commerce ; c'eſt du moins ce qu'on peut inférer de l'article II de la troiſième ſection du Décret du 22 décembre 1789, ainſi que de l'article VI des Décrets des 28 & 30 juin 1790. Si telle eſt ſon intention, il eſt vraiſemblable qu'elle donnera aux aſſemblées de Département le droit d'ordonnateur ſur les agens de ces travaux : mais ſi ces agens étoient les Officiers du Génie, les Départemens auroient donc des ordres à donner à un corps militaire, ce qui eſt abſolument contraire à l'eſprit de la Conſtitution, qui veut que tous les pouvoirs ſoient ſéparés, & même que les fonctions ſoient diſtinctes, & ce qui n'eſt pas moins oppoſé aux Décrets de l'Aſſemblée Nationale,

qui

qui preſcrivent aux aſſemblées adminiſtratives de ne faire que des réquiſitions aux corps militaires.

Mais ſi pour éviter cet inconvénient, & néanmoins pour donner les travaux des ports aux Ingénieurs militaires, l'Aſſemblée Nationale juge à propos de n'en pas donner l'adminiſtration aux aſſemblées de Département, il faut qu'elle mette ces travaux ou dans le département de la finance, ou dans celui de la marine, ou dans celui de la guerre. Si c'eſt dans le département de la finance, il exiſtera le ridicule de voir les Officiers du Génie ſous les ordres du Contrôleur général; ſi c'eſt dans le département de la marine, le Miniſtre de la marine ordonnera ſur le continent à une portion des troupes de terre; ſi c'eſt dans le département de la guerre, le Miniſtre de la guerre deviendra en cette partie Miniſtre du commerce : ainſi l'unité d'adminiſtration ſeroit détruite, & le ſeroit de la façon la plus nuiſible aux commerçans, puiſqu'il faudroit qu'ils s'adreſſaſſent alternativement aux Départemens, au Miniſtre de la finance, au Miniſtre de la guerre, ſelon qu'ils auroient à réclamer des encouragemens, des indemnités, ou des réparations dans leurs ports.

On fera diſparoître ces inconvéniens en confiant aux aſſemblées adminiſtratives l'adminiſtration des travaux des ports; & en laiſſant leur direction aux Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, le commerce qui a une relation intime avec les corps adminiſtratifs pour tout ce qui peut concourir à ſa proſpérité, ne ſera point obligé de changer ſa correſpondance quand il s'agira des ports. En établiſſant un point central, tel qu'il exiſte aujourd'hui, pour l'adminiſtration des Ponts & Chauſſées, les Départemens, habitués à y recourir pour les autres travaux publics, auront la même facilité pour les ports de commerce; enfin leur ſurveillance accoutumée ſur les Ingénieurs civils, ſera la même pour les ouvrages maritimes : ainſi l'unité d'adminiſtration ne ſera point détruite, on maintiendra la diſtinction ſi néceſſaire entre les travaux civils & les travaux militaires, & l'art ne peut que gagner par le ſentiment d'émulation qui exiſtera entre les deux corps d'Ingénieurs, chargés privativement de l'une & l'autre eſpèce de travaux.

Enfin il eſt une dernière conſidération qui n'échappera ſûrement pas à la ſagacité de l'Aſſemblée Nationale, & qui, ſelon nous, doit décider victorieuſement en faveur des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées.

Des travaux importans ſont entrepris dans tous nos ports; ils font partie des projets généraux qui ont été conçus pour leur amélioration, on n'y peut rien changer ſans déranger l'enſemble & pour conſéquent ſans perdre la totalité, ou du moins une grande partie de la dépenſe qui a été faite. A ce malheur ſe joindroit la perte du temps, & conſéquemment le reculement de la perfection de nos ports. L'Aſſemblée Nationale prendra ſûrement cet objet en conſidération, & ſi elle ſe déterminoit en faveur des Ingénieurs militaires, elle voudroit ſûrement qu'ils continuaſſent les ouvrages commencés; ainſi elle les obligeroit de travailler ſur les plans des Ingénieurs civils: mais dans ce cas, ne ſeroit-il pas ſouverainement injuſte d'ôter à des Ingénieurs la direction des travaux qu'ils ont aſſez bien conçus pour qu'on ſoit contraint de ſuivre leurs plans? Si l'Aſſemblée Nationale n'impoſoit pas cette loi aux Ingénieurs militaires, il ne faut pas douter qu'ils ne changeaſſent les plans & ne détruiſiſſent les ouvrages entrepris. Il faut voir les hommes comme hommes; or c'eſt un puiſſant attrait que de blâmer ce qu'a fait autrui, & ſi l'on joint à ce ſentiment général, le plaiſir qu'un corps, vainqueur de celui qu'il a jalouſé, trouveroit à lui ſuppoſer des torts; il y a lieu de croire qu'on ne tarderoit pas à voir des effets fâcheux du changement de régime.

En nous réſumant, nous allons préſenter à l'Aſſemblée Nationale les réflexions que nous avons faites pour l'intérêt public, relativement à l'adminiſtration des Ponts & Chauſſées. Il nous paroît donc utile & néceſſaire,

1.° De fixer invariablement la diſtinction entre les travaux civils & les travaux militaires.

2.° De charger deux claſſes diſtinctes d'Ingénieurs de ces deux eſpèces de travaux, afin que l'émulation qui en réſultera ſoit un aiguillon favorable à la perfection de l'art des conſtructions.

3.° De charger les Ingénieurs civils de tout ce qui a rapport à la

direction & confection des grandes routes, chemins vicinaux, canaux de navigation, aqueducs, ponts, pontceaux, & des ports de commerce.

4.° D'établir un point central d'adminiſtration tel qu'il exiſte aujourd'hui, auquel tous les Départemens correſpondront, de telle manière qu'il ne puiſſe pas s'exécuter d'ouvrage public ſur leur territoire, ſans que ſon projet ait été diſcuté dans l'aſſemblée des Ponts & Chauſſées; & ce, afin que les travaux entrepris dans un Département ne ſoient pas pour lui ſeul, mais ſoient dirigés conformément à la plus grande utilité publique.

5.° De laiſſer à l'Adminiſtration générale le choix des Ingénieurs des Départemens, comme étant plus à portée de ſaiſir l'enſemble & de donner à chaque Département les Ingénieurs capables d'exécuter les travaux néceſſaires à ſon ſite, à ſa poſition, à ſes beſoins.

6.° D'autoriſer les aſſemblées de Département, ou leur Directoire, à demander la deſtitution des Ingénieurs dont elles auroient à ſe plaindre, demande qui ne pourra jamais leur être refuſée, & qui n'empêchera pas les Ingénieurs ainſi deſtitués de pouvoir être employés dans un autre Département.

Telles ſont, Meſſieurs, les réflexions qui nous ſont inſpirées par l'intérêt public : nous eſpérons que l'Aſſemblée Nationale voudra bien y voir une preuve de notre attachement à nos devoirs, & du zèle que nous apportons à nous inſtruire de tout ce qui peut contribuer à l'avantage du Département dont l'adminiſtration nous eſt confiée.

Nous ſommmes avec reſpect,

MESSIEURS,

Vos, &c.

Les Adminiſtrateurs compoſant le Directoire du Département de la Seine inférieure.

Signé *C. HERBOUVILLE, GUEUDRY, C. RONDEAUX, LE VAVASSEUR l'aîné, DE CORMEILLE, LE VIEUX, MASSÉ.*